



Debattartikel från Miljödepartementet

# ”Det behövs ett globalt avtal om kemikalier”

Publicerad 13 juli 2018

Debattartikel i Svenska Dagbladet den 13 juli 2018.

En sund hantering av kemikalier och avfall måste erkännas som en viktig del i en hållbar utveckling. Därför krävs en överenskommelse globalt, skriver ministrar och viceministrar från åtta länder.

Kemikalier finns överallt i vår vardag. Sedan 1950 har fler än 140 000 nya kemikalier och bekämpningsmedel tagits fram. Kemiska ämnen har på många sätt bidragit till dagens välstånd. Men många av dem för även med sig risker.

Alla ska kunna känna sig trygga när de ger leksaker till sina barn, dricker vatten eller använder elektronik. När en produkts livscykel sedan närmar sig slutet måste avfallet hanteras på ett sätt som är sunt och hållbart. Vi måste med andra ord sträva efter en giftfri miljö.

En rapport som publicerades av The Lancet Commission on pollution and health visar att föroreningar, som bland annat inkluderar kemikalier, är en av de vanligaste orsakerna till dödsfall i världen. Föroreningar är orsak till tre gånger fler dödsfall än aids, tuberkulos och malaria tillsammans. Följderna om vi inte gör något är enorma, och de fattiga och sårbara kommer drabbas hårdast. Nio av tio dödsfall som beror på föroreningar inträffar i låg- och medelinkomstländer.

Kemikalier sprids även via produkter som innehåller dem. Idag köper konsumenterna allt oftare via internet produkter direkt från marknader i andra länder. Genom att vi handlar med varandra stärker vi våra samhällen, men den här utvecklingen tydliggör även att vi måste utveckla nya sätt att hantera risker som är förknippade med kemikalier.

Det internationella samfundet har tagit fram konventioner om vissa ämnen. Men vi behöver också ett förebyggande riskhanteringsarbete som omfattar mer än ett ämne i taget.

För att lösa de framtida utmaningarna krävs ett gemensamt politiskt engagemang. Därför behöver vi erkänna att en sund hantering av kemikalier och avfall är en viktig del av en hållbar utveckling. Hur världen väljer att långsiktigt hantera kemikalier och avfall kommer att inverka på mänskliga rättigheter, hälsa, klimat, vatten, biologisk mångfald och jordbruk. Den här frågan är även en grundläggande del i arbetet för en cirkulär ekonomi.

Det finns redan ett globalt samarbete som vi kan bygga vidare på. Det politiska ramverket SAICM (Strategic Approach to International Chemicals Management) är en icke-bindande global kemikaliestrategi och ett viktigt ramverk. Men eftersom den nuvarande strategin löper ut 2020 behöver vi besluta om vägen framåt.

Vi vill ta detta tillfälle i akt och göra det klart för beslutsfattare, organisationer och företag att världen behöver en ambitiös global överenskommelse om kemikalier och avfall, på samma sätt som vi behövde Parisavtalet om klimatet.

Den 12 mars samlades representanter för flera av våra länder tillsammans med forskare, näringslivet, det civila samhället och mellanstatliga organisationer i Stockholm. Under ett högnivåsamtal diskuterades hur vi kan höja både nivån på åtaganden och engagemanget för en giftfri miljö. Vi är fast beslutna att driva på för diskussioner fram till 2020, och därefter. Nästa steg kommer att tas den 17 juli vid FN:s politiska högnivåforum i New York.

Om vi blickar framåt finns ett stort behov av mer insyn om kemikalier i leverantörskedjan och mer forskning. Många företag söker redan nu efter innovativa lösningar för att ersätta skadliga ämnen med säkra alternativ. Dessa initiativ är goda exempel.

Riskerna med farliga kemikalier kräver åtgärder här och nu. Om vi vill uppnå de mål som fastställdes i Agenda 2030 för hållbar utveckling är det oerhört viktigt att vi samarbetar globalt om kemikalier och avfall. Vi har påbörjat ett uppdrag för att säkerställa en ambitiös global överenskommelse och vi uppmanar andra aktörer att ansluta sig till oss.

**Karolina Skog**, miljöminister, Sverige

**Marc Chardonens**, generaldirektör för federala miljökontoret, Schweiz  
**Dr Edward Chomba**, förvaltningschef för ministeriet för vatten, sanitet och miljöskydd, Zambia  
**Ola Elvestuen**, klimat- och miljöminister, Norge  
**Brune Poirson**, statssekreterare för den ekologiska omställningen, Frankrike  
**Svenja Schulze**, minister för miljö, naturskydd och kärnsäkerhet, Tyskland  
**Kimmo Tiilikainen**, bostads-, energi- och miljöminister, Finland  
**Stientje van Veldhoven**, statssekreterare för infrastruktur och vattenförvaltning, Nederländerna



Debattartikel från Miljödepartementet

# Det måste bli enklare att återvinna

Publicerad 22 mars 2018

Debattartikel i Dagens Samhälle den 21 mars 2018.

Återvinning har alldeles för länge varit kopplat till överfulla och skräpiga återvinningsstationer, och ibland ligger de så avlägset att de ökar människors beroende av bil. Det är slut på det nu – med skärpta krav och tydligare ansvarsfördelningen ska regeringen åtgärda problemen, lovar miljöminister Karolina Skog.

När vi bygger det hållbara samhället är en viktig grundprincip att det ska vara lätt att göra rätt. Så ska det vara när du gör dina val i butiken, när du reser hem och också när du i slutändan ska återvinna de förpackningar och tidningar som finns i vardagen.

Runt om i Sverige finns många goda förebilder när det kommer till återvinning. Människor lägger ned tid och energi för att med omsorg sortera sitt avfall. Företag och kommuner utvecklar smarta lösningar för insamling och återvinning. Precis som dem ser vi behovet av en högre standard för bättre återvinning.

Därför vill regeringen nu skärpa kraven för den service som ska finnas ute i landet. Insamling av förpackningsavfall och tidningar vid bostaden (så kallad fastighetsnära insamling) ska nu som huvudregel ersätta återvinningsstationerna. Det kommer ge stora vinster när det blir lättare att källsortera. Det ska inte längre höra till vardagen att behöva packa med sina sopor och resa till en stökig återvinningsstation för att kunna ta sitt ansvar.

Det finns redan en rad olika tekniska lösningar för fastighetsnära insamling och därför också goda förutsättningar att samla in avfallet på ett kostnadseffektivt sätt från de allra flesta bostadsfastigheter. I vissa fall, exempelvis i äldre tätbebyggda områden, kommer dock inte sådan insamling vara praktiskt möjlig att ordna. Oavsett var man bor är principen att insamlingen ska ske så nära hemmet som möjligt.

Eftersom villkoren ser så olika ut är det viktigt att kommunerna även i fortsättningen har en central roll i arbetet för insamling och därför ska det under det nya insamlingsystemet vara obligatoriskt att samråda med dem.

Trots att Sverige sedan länge har ett producentansvar bekostas fortfarande mycket av insamling av andra än producenterna. Exempelvis finns många bostadsrättsföreningar och hyresvärdar som själva bekostar insamling så att de boende med närhet till bostaden kan källsortera sina sopor. Regeringen förtydligar i sitt förslag att det är producenterna av förpacknings- och tidningsmaterial som bär det ekonomiska ansvaret för att också samla in dem. Insamlingsansvaret placeras hos dem via ett tillståndspliktigt system där producenterna måste lämna uppgifter till Naturvårdsverket. Under det systemet tror vi att både kommunala och privata entreprenader kommer kunna användas för att säkerställa en god insamling runt om i hela landet.

Regeringen vill även förtydliga vilka krav som ställs på förpackningar, bland annat med syftet att göra sig av med onödiga sådana. Detta tillsammans med tydligare ansvar för producenterna kommer ge bättre incitament för att utveckla smartare förpackningar som är lättare att återvinna.

Med personligt ansvar, god tillgänglighet och en tydlig ansvarsfördelning bygger vi det hållbara samhället. Skärpta servicekrav som gör det enklare att återvinna är en central del av detta och därför har regeringen nu remitterat med ett antal förslag som säkerställer just det.

Karolina Skog, miljöminister



Debattartikel från Miljödepartementet

# Nordpolen smälter mitt i vintern – sluta blunda för klimathotet

Publicerad 22 mars 2018

Under vintern har det varit varmare på Nordpolen än i Göteborg. I Arktis har det varit plusgrader, vilket gör att isarna smälter – mitt i vintern. Klimatförändringarna är här. Vi måste sluta blunda för konsekvenserna och ta klimathotet på allvar. Nu. Klimatet kan inte vänta, skriver Karolina Skog och Ulf Kamne i en debattartikel i Göteborgsposten den 19 mars.

Det har varit bitande kallt i Göteborg och i stora delar av Europa den senaste månaden. Samtidigt har temperaturen i Arktis legat cirka 20 grader varmare än normalt. Det har lett till att ismassorna krympt. Ett allvarligt tecken på att klimatförändringarna går oerhört snabbt. Vi har möjlighet att vända utvecklingen, men vi måste göra det nu. Klimatförändringar som vi ser redan i dag ändrar förutsättningarna för hela samhället. Vi behöver agera kraftfullt både lokalt, regionalt och nationellt för att rusta för de klimatförändringar som vi vet kommer.

När andra länder väljer att minska sina åtaganden så höjer Sverige ambitionsnivån ytterligare. Vi är stolta över det arbete som gjorts men det är långt ifrån tillräckligt. I dag besöker vi Södra Älvstranden för att diskutera hur arbetet med klimatanpassning stärks – både lokalt som här i Göteborg och nationellt. Arbetet pågår för fullt med att se till att Göteborg skyddas och anpassas där det finns risk för översvämningar.

## Vanligare med extremväder

Redan nu ser vi att extremt väder blir vanligare, kraftiga skyfall, extrem

torka och ökad risk för skred är några exempel. Göteborg har redan drabbats hårt av översvämningar och med stigande havsnivåer ökar riskerna i framtiden. Städer och tätbebyggda områden är särskilt känsliga för klimateffekter som översvämning och ökade temperaturer. Dagens göteborgare har uttryckt tydliga önskemål om att kunna bo och vistas nära vattnet. Det är därför helt avgörande att dessa områden skyddas inför kommande förändringar i klimatet.

2015 fick Sverige kritik från EU-kommissionen för brister i samordningen av det nationella klimatanpassningsarbetet. Bland annat konstaterades att berörda myndigheter inte har ett tydligt mandat att arbeta med frågan. Det är en viktig grund till att regeringen nu lägger fram Sveriges första klimatanpassningsstrategi. Strategin tar ett grepp om myndigheternas ansvar att arbeta med klimatanpassning inom sina respektive områden.

I den nya strategin föreslås att alla kommuner ska redogöra för risken för skador på den byggda miljön som kan följa av klimatförändringar samt hur sådana risker kan minska eller förhindras i sin översiktsplan. Det är en viktig förändring av plan- och bygglagen. Det gör att fler kommuner kommer behöva göra den typen arbete som Göteborg redan påbörjat. Just nu pågår intensivt arbete för att kunna ta beslut om de översvänningsrisker som måste beaktas i Göteborgs översiktsplan för att få en hållbar stad.

## Göteborg i framkant

Göteborg ligger i framkant när det gäller att förbereda och planera för ett förändrat klimat men arbetet med att genomföra detta arbete är i sin linda. Vid Järnvågen, Skeppsbron och Frihamnen kommer älvkantskydd att byggas för att skydda bebyggelsen från höga flöden i Göta älv. Älvkantskyddet är ett konkret sätt för att skydda fler samhällsfunktioner mot översvämningar och kommer också att bli ett viktigt tillskott i stadsmiljön.

En avgörande fråga är finansiering av de åtgärder som behöver genomföras. Grundläggande är att alla ska stå för kostnaderna för att skydda sin egendom. Statlig medfinansiering kan dock vara nödvändig och regeringen gör i årets budget en särskild satsning på delfinansiering av åtgärder för skredsäkring längs Göta älv. Området är ett av de områden i Sverige som är mest utsatta för ett förändrat klimat. Regeringen ser också över lagstiftningen för vatten och avlopp för att fler klimatanpassningsåtgärder ska kunna finansieras genom VA-taxan.

Lokalt, regionalt och nationellt tar Miljöpartiet ansvar för en långsiktigt

hållbar klimatpolitik. Både när det gäller att minska utsläpp och att anpassa samhället för klimatförändringarnas effekter. Vår generation ska kunna lämna över ett samhälle till våra barn där de stora miljöproblemen är lösta. Det återstår mycket för att lyckas med det.

Karolina Skog, miljöminister med särskilt ansvar för stadsutveckling  
Ulf Kamne, miljökommunalråd och vice ordförande i kommunstyrelsen,  
Göteborg



Debattartikel från Miljödepartementet

# EU has to step up in fight against plastic waste

Publicerad 05 mars 2018

Debattartikel av miljöminister Karolina Skog i Politico den 5 mars 2018 (på engelska)

EU export of plastics is 'indefensible and irresponsible,' says Swedish Environment Minister Karolina Skog.

Every minute, about 15 tons of plastic waste end up in the ocean. The seas, so fundamental to human life, are rapidly being filled with water bottles, abandoned fishing gear and plastic toys that we have cleared from our homes.

Sweden and many other countries have developed policies aimed at combating problems related to plastic. In our country, we have banned the use of microplastics in rinse-off cosmetics and initiated a government commission on plastics, among other things.

Yet much more needs to be done on national, regional and global levels. In important respects, the different levels are interlinked. We know that much of the plastic waste that is exported from EU member countries ends up in third countries that lack the infrastructure to deal with it sustainably. This export is indefensible and irresponsible.

Owing partly to the lack of national and regional infrastructure for recycling, people in my own country are starting to question whether the waste they carefully sort into their bins is put to good use. For most materials, the answer is yes. But when it comes to plastic, much more must be done.

The use of toxic chemicals and an ever-growing number of different plastics make the material difficult to recycle. A recent report by Material

Economics concludes that around €1 billion worth of plastic reaches its end of life every year in Sweden. Some of this is recycled, some is burned for energy. But only 13 percent of its value is captured. We need to focus on reuse and better recycling, and creating a higher capacity for recycling within the Union is part of the solution.

The European Commission's new Plastics Strategy is a step in the right direction, but many of the policies lack ambition.

More forceful action is needed to ensure that EU countries do not export plastic waste to countries that cannot guarantee waste management that is sustainable for human health and the environment. Since China has put into place strict limits on imports of foreign waste, the EU must now pay very close attention to the shift of waste streams.

Brussels should also take joint action to develop the Basel Convention to regulate the transport of plastic waste.

The Commission's upcoming legislative proposal to limit the amount of single-use plastic and reduce the amount of lost fishing gear is a positive development. When cleaning European beaches, single-use plastic makes up more than 50 percent of the marine litter. We must ensure that recycled plastic is of a high standard and that recycling occurs in a way that is sustainable for human health and the environment.

We must ensure that recycled plastic is of a high standard and that recycling occurs in a way that is sustainable for human health and the environment. It is surprising that Commission strategy does not mention the importance of non-toxic material cycles. For manufacturers of goods and products, it is important to know that requirements are consistent for recycled as well as for virgin materials. This is particularly important with plastics, which we know can contain many substances of high concern. We want to see stricter requirements in relevant product legislation.

Some years ago, plastic was just a material, albeit a very useful one. Today, we know more.

Plastic has an impact on the status of our oceans, the health of our children and efficiency of our economies. With this knowledge in hand, we must be ambitious and accept our responsibility not only for what we produce and use, but also for what we choose to export.

The European Strategy for Plastics lays out a way forward. Now the Commission, the European Parliament and the member states must all push for more sustainable plastic action.



Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet

# Våra fotbollsplaner – ett hot mot miljön

Publicerad 19 december 2017

Debattartikel i Aftonbladet, den 19 december 2017

Varje minut hamnar skräp motsvarande en full sopbil i världshaven – mycket av det är plast. Det kan handla om engångsartiklar som används i några sekunder, sedan slängts i naturen och till slut hamnat i haven där de flyter omkring i hundratals år. Om vi inte gör något varnar forskare för att det kan finnas mer plast än fisk i haven år 2050.

Plast är ett sällsynt hållfast material vilket gör det väldigt användbart, men potentiellt också väldigt skadligt. När stora plastartiklar till slut bryts ned blir de så kallade mikroplaster. Sådana påträffas i de flesta vattendrag i hela världen och de kan ofta ta upp miljögifter och skada livet i vattnet. Till slut kan mikroplasten hamna i fisken på våra tallrikar, eftersom fiskarna tror att partiklarna är mat.

Regeringen arbetar intensivt emot spridningen av mikroplaster. Tack vare en svensk kartläggning vet vi nu vilka källorna till mikroplaster är. Slitage från däck och vägar har visat sig vara en stor del av problemet. Det samma gäller konstgräsplaner, på vilka tonvis med gummigranulat årligen tillsätts för att underlaget ska ha rätt egenskaper. Granulatet sköljs med tiden av planen, till exempel när det regnar eller när man snöröjer, och hamnar i vattnet.

På grund av den stora spridningen är det tyvärr inte förvånande att det visat sig förekomma partiklar av mikroplast i dricksvattentäkter som Mälaren och Vättern. Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel. Det finns nu ett stort behov av att undersöka frågan om mikroplast i dricksvattnet i Sverige.

Regeringen ger nu tre svenska myndigheter i uppdrag att stärka sitt arbete kring mikroplaster:

- Statens Väg- och transportforskningsinstitut ska ta fram ytterligare kunskap om mikroplastutsläpp från transportsystemet. Det handlar till exempel om hur däck- och vägmarkeringar slits och hur stor andel av partiklarna som når vattenmiljön.
- Naturvårdsverkets uppdrag fokuserar på konstgräsplaner. De ska undersöka om det bör tas fram särskilda regler som styr hur planerna ska anläggas och skötas för att minska utsläppen av mikroplaster.
- Livsmedelsverket ska sammanställa kunskap om hälsorisker med plastpartiklar i dricksvatten. Dessutom ska de kartlägga om sådana föroreningar är vanliga i Sverige och vid behov lämna förslag på åtgärder.

I budgeten för 2018 har regeringen och Vänsterpartiet presenterat en satsning mot plast om 100 miljoner kronor per år. Regeringen förbereder ett nationellt förbud mot mikroplast i kosmetiska produkter som sköljs av och har tillsatt en stor plastutredning som tillsammans med två myndigheter ska lämna förslag på konkreta åtgärder.



Debattartikel från Miljödepartementet

# Sverige ska bli världsledande i hållbar textil – därför reser jag i dag till Avesta

Publicerad 15 november 2017

Dalarnas Tidningar, 15 november 2017

Textilindustrin är den näst mest förorenande branschen i världen, bara oljeindustrin har större miljöpåverkan. Det går åt stora mängder vatten, kemikalier och energi för att tillverka textilerna. Men slöseriet med färdiga textilier är enormt, och av det som kasseras återvinns bara fem procent. Detta behöver vi göra något åt. För en rationell hantering behövs ny teknik. Och jag besöker i dag Dalarna för att det finns just här.

Regeringens ambition är att Sverige ska bli världsledande i hållbar textil- och modeproduktion och konsumtion. Här finns stora möjligheter: svenska företag är bland de mest innovativa i världen. Svensk industri och svenskt kunnande kan bidra till att lösa en enorm global miljöutmaning. Det är en chans som jag och regeringen menar att vi ska ta.

Några av de utmaningar som vi behöver adressera är:

Vi måste se till att våra kläder och textilier håller längre. Att ta bättre hand om de varor som vi köpt är den mest effektiva miljöåtgärden. Regeringen har sänkt moms på reparation av bland annat kläder och skor för att uppmuntra till att laga i stället för att slänga och köpa nytt.

Vi måste återanvända och återvinna mer. Textil är en värdefull resurs! I dag slänger varje person i Sverige 7,6 kilo textil till förbränning. Det är inte hållbart! Vi måste hitta en bred lösning för att samla in textilavfall. Jag för just nu samtal med aktörer och oppositionen om hur vi kan ställa krav på att textilier ska sorteras ut och samlas in för återanvändning och återvinning.

Vi måste hitta nya lösningar för att återvinna textil som samlas in. I Avesta genomförs ett mycket intressant projekt med automatiserad sortering av insamlade textilier. Det innebär att olika fibertyper kan sorteras och anpassas för återvinningsprocesser. Det kan låta som trivial teknologi men med optimering för återvinning har vi på allvar chans att sluta textiliernas kretslopp. Denna teknologi kan vara ett av Sveriges viktiga bidrag i omställningen till ett miljövänligt samhälle.

Sist men inte minst så måste vi se till att fasa ut farliga kemikalier. För det krävs både piska och morot. Vi använder svensk och europeisk lagstiftning för att bli kvitt de mest skadliga ämnena. För att hjälpa mindre företag i kemikaliedjungeln kommer vi även att öppna ett center som ska hjälpa företagen att byta ut farliga ämnen i varor mot mindre farliga varianter. Med tanke på den stora mängden kemikalier som används i just textilier ser jag att centret kommer jobba mycket med just den frågan.

Ska miljösmart hantering av textilier bli möjlig krävs samverkan mellan forskning, näringsliv och politik. Sverige kan med vår stolta textiltradition och framgångsrika forskning som grund skapa lösningar för en hållbar framtid.

Karolina Skog  
Miljöminister



Debattartikel från Miljödepartementet

# Borås går före för hållbara textilier

Publicerad 08 november 2017

Borås Tidning, 8 november 2017.

Textilindustrin är den näst mest förorenande branschen i världen, bara oljeindustrin har större miljöpåverkan. Det går åt stora mängder vatten, kemikalier och energi. Samtidigt är slöseriet med färdiga textilier enormt. Oerhörda mängder textilier slängs istället för att lagas, säljas, skänkas eller återvinnas. Detta behöver vi göra något åt. I Borås finns en början till svar på problemen och jag ser fram emot att få höra mer om det under mitt besök i dag.

Regeringens ambition är att Sverige ska bli världsledande i hållbar textil- och modeproduktion och konsumtion. Här finns stora möjligheter, svenska företag är bland de mest innovativa i världen. Svensk industri och svenskt kunnande kan bidra till att lösa en enorm global miljöutmaning. Det är en chans som jag och regeringen menar att vi ska ta.

Borås är Sveriges främsta textilstad. Här finns sedan länge ett kunnande om kläder och mode. Här finns också flera redan etablerade samarbeten och projekt om hållbara textilier. Även Västra Götaland har en särskild roll att spela i vår strävan mot mer hållbara textilier. I regionen finns starka forskningsaktörer och världsledande kemiföretag. Västra Götalandsregionen har dragit igång en särskild satsning om just cirkulärt mode och hållbara miljöer.

Några av de utmaningar som anser att vi behöver adressera är:

- Vi måste se till att våra kläder och textilier håller längre. Att ta bättre hand om de varor som man köpt är den mest effektiva miljöåtgärden. Regeringen har sänkt moms på reparation av bland annat kläder och skor för att uppmuntra till att laga istället för att slänga och köpa nytt. Konsumenter måste också få bättre information om kvaliteten i kläder. Det måste vara lätt att göra rätt.



- Vi måste återanvända och återvinna mer. Textil är en värdefull resurs. I dag slänger varje person i Sverige 7,6 kilo textil i restavfallet, som sedan går till förbränning. Det är inte hållbart. Vi måste hitta en bred lösning för att samla in textilavfall. Jag för just nu samtal med aktörer och oppositionen om hur vi kan ställa krav på att textilier ska sorteras ut och samlas in för återanvändning och återvinning.
- Vi måste hitta lösningar för att återvinna textil som samlas in. Här krävs omfattande teknikutveckling, och även här har svenska företag stora möjligheter att gå i täten.
- Vi måste se till att fasa ut farliga kemikalier ur textilier. Därför fattar regeringen nu beslut så att ett centrum för substitution inrättas. Centret ska hjälpa företagen att byta ut farliga ämnen i varor mot mindre farliga varianter och placeras vid Rise i Borås. Med tanke på den stora mängden kemikalier som används i just textilier ser jag att centret kommer jobba mycket med just den frågan. Jag ser också att centret kommer ha stor nytta av den kunskap som redan finns i Borås.

Slit och släng var 1900-talets melodi. Jag tror att människor nu längtar efter produkter som håller längre. Det är dags att på allvar ta tag i den omfattande påverkan som våra kläder har på miljön.

Karolina Skog, miljöminister



Debattartikel från Miljödepartementet

# "Malmö är en av de första kommunerna i världen som ställt sig bakom FN:s 17 hållbarhetsmål."

Publicerad 11 oktober 2017

Debattartikel av miljöminister Karolina Skog och Katrin Stjernfeldt Jammeh (S), kommunstyrelsens ordförande i Malmö, i Sydsvenskan, 11 oktober 2017.

Malmö ligger nära havet. För att kunna leva i samklang med det omgivande vattnet även i framtiden är det viktigt att kunna ta itu med övergödningen, utfiskningen och havsnivåhöjningen. Det skriver miljöminister Karolina Skog och Katrin Stjernfeldt Jammeh, kommunstyrelsens ordförande, med anledning av den internationella konferens om hav och miljö som öppnar i Malmö i dag.

Livet i haven är en förutsättning för livet på land. Hundratals miljoner människor är beroende av hållbara hav för sin vardag och sin framtid. Fattigdomsbekämpningen, livsmedelsförsörjningen och världens ekonomiska utveckling bygger på ett hållbart utnyttjande av havets resurser.

Ändå behandlas haven styvmoderligt. Redan 2050 kan det finnas mer plast än fisk i haven. Något måste göras.

Det var bakgrunden till att Sverige och Fiji tog ett initiativ till FN:s första stora havskonferens. Den kretsade kring mål 14, som är det av FN:s 17 hållbarhetsmål inom Agenda 2030 som fokuserar på haven. Mötet hölls i New York tidigare i år. Länder, kommuner, företag och organisationer bidrog tillsammans med 1 400 konkreta, frivilliga åtaganden för hållbara hav.

Idag välkomnar vi människor från hela världen till Sverige och Malmö och till konferensen "Life below water". Den är en fortsättning på konferensen i New York och fokuserar på hur vi i praktiken kan implementera mål 14 om hållbara hav. Bland annat ska metoder för ett hållbart fiske och en fossilfri fartygsflotta diskuteras.

Inför havskonferensen i New York lovade Sverige att genomföra 26 frivilliga åtaganden, med syftet att rädda haven. Nu är det upp till bevis. Regeringen har redan tagit många viktiga steg:

- Redan nästa år satsas 600 miljoner kronor på ett historiskt stort paket för Rent hav. Det handlar bland annat om åtgärder för ett hav fritt från plast, för att motverka övergödningen och för att sanera giftiga bottenar.
- Skyddet av marina områden har fördubblats. Sverige har därmed nått målet om att skydda minst 10 procent av våra havsområden till 2020. Nu riktar regeringen fokus mot att införa de fiskeregleringar som krävs för att skyddet ska fungera i praktiken.
- Inom biståndsbudgeten ökar insatserna för klimat, miljö och hav med cirka 750 miljoner kronor nästa år.

En mycket konkret satsning handlar om att sanera vrak. I Sverige finns ett trettio-tal vrak som utgör akuta miljöhot, där farliga ämnen riskerar att läcka ut. Flera av dem, däribland M/S Irevik, ligger utanför Skånes kust. Genom regeringens satsningar på Rent hav kan dessa tickande miljöbomber saneras.

Malmö är en av de första kommunerna i världen som ställt sig bakom FN:s 17 hållbarhetsmål och göra dem till sina egna. Malmö är en kuststad och en stor del av kommunens yta består av hav. Vi har alltid levt av och i samklang med det omgivande havet, och övergödning, utfiskning och havsnivåhöjningen har en direkt påverkan på Malmö.

Samtidigt lockar våra stränder, kanaler och kajer allt fler Malmöbor och besökare till vattnet. Det innebär såväl ett ansvar som en utvecklingsmöjlighet. Malmö har ett välkänt och ett välrenommerat miljöarbete och det är glädjande att vi idag, parallellt med öppnandet av konferensen, inviger det nya Marinpedagogiska centret på Ribersborgsstranden. Byggnaden är ett resultat av en arkitekttävling och i sig något extra.

Det marinpedagogiska centret ska lära ut hur människan påverkar miljön, visa vilka konsekvenser som uppstår av att man skräpar ner i havet och tidigt lära barnen att göra mindre ekologiska avtryck. Förhoppningen är att centret

dagligen kommer att kunna ta emot två till fyra skolklasser för program och aktiviteter. Centret erbjuder utställningsrum med akvarier, laboratorium och lektionssal. Skolor är välkomna att boka in sina besök under terminerna och ges stort utrymme att experimentera och praktisera kunskaper inom marinpedagogik.

Idag kan Malmö kommunledning också presentera satsningar ur den rödgröna budgeten för 2018 på Malmö som kuststad:

- Arbetet med att minska mängden plast och läkemedel i våra vatten förstärks så att havet är en resurs både för rekreation och för att stärka vår lokala ekonomi.
- Möjligheterna att göra Marinpedagogiska centret till naturrum ska utredas, för att bygga ut dess roll som kunskapsspridare och locka besökare. Andra naturrum i Skåne är exempelvis Vattenriket i Kristianstad, Söderåsen och Skrylle.

Samarbetet mellan Malmö stad och World Maritime University ska stärkas för att få full effekt på arbetet inom målområde 14.

Hållbara hav är en ödesfråga, för Malmö, Sverige och hela världen. Vi vill passa på att välkomna alla besökare. Tillsammans gör vi skillnad.



Regeringskansliet

Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet,  
Utrikesdepartementet

# Världen måste öka takten för att rädda haven

Publicerad 05 juni 2017

Debattartikel i Svenska Dagbladet den 5 juni 2017 av Isabella Lövin, minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat, Sven Erik Bucht, landsbygdsminister, Karolina Skog, miljöminister, och Anna Johansson, infrastrukturminister.

På måndagen invigs FN:s havskonferens, The Ocean Conference, som Sverige tillsammans med Fiji och små önationer tagit initiativ till. Det är det största möte världen någonsin hållit för haven och det kommer i en tid då det krävs en global kraftsamling för att bryta den negativa utveckling vi ser i världshaven. Från svensk sida kommer vi att göra vårt yttersta för att samla världen kring konkreta åtgärder för haven. I en tid när USA väljer att isolera sig från Parisavtalet är det än viktigare att andra länder samlas och tar ledarskap för att klara utmaningarna som vi endast kan lösa gemensamt.

Situationen för haven är kritisk. 30 procent av de globala fiskebestånden är överfiskade och 60 procent är fullt utnyttjade. Att haven fylls med plast och annat skräp är ett snabbt växande problem. Försurning och uppvärmning av havet till följd av klimatförändringarna riskerar att allvarligt skada hela ekosystemen. Samtidigt saknas det i dag tillräckligt med kunskap för att helt kunna greppa konsekvenserna av de påfrestningar som haven nu utsätts för.

**Utvecklingen påverkar** oss alla, men allra hårdast drabbas många av världens minst utvecklade länder och små önationer. För dem är det en direkt fråga om överlevnad då de riskerar att hamna under havsytan. Vi ser även allt tydligare spår här hemma av förstörelsen. En av de hårdast drabbade kusterna i Europa är vår svenska Bohuskust, där 8 000 kubikmeter

plast flyter i land årligen.

För knappt två år sedan antog FN:s samtliga medlemsländer den historiska resolutionen Agenda 2030, med de 17 globala målen för hållbar utveckling. Agenda 2030 vilar på insikten om att vi inte längre kan ha en ekonomisk utveckling som sker på bekostnad av miljön. Fattigdomsbekämpning måste gå hand i hand med klimatåtgärder och hållbar användning av naturresurser.

Världens arbete med de 17 globala målen har generellt sett gått framåt, men för mål 14, som handlar om levande och friska hav och marina resurser, är trenden tyvärr den motsatta. Nu tar Sverige tillsammans med Fiji ledarskap i det globala havsarbetet. Havskonferensen blir en plattform för kunskapsutbyte och en möjlighet till handling i form av nya partnerskap och innovation. Vi förväntar oss ett stort deltagande från FN:s samtliga medlemsländer men också från näringsliv, civila samhället, forskarsamhället och regionala och lokala samarbeten. Vi förväntar oss även ett stort antal frivilliga åtaganden som dessa aktörer kommer att lova att genomföra. Det är dags att ta fram att-göra-listan för att rädda världshaven.

Inför och under konferensen annonserar regeringen drygt 20 svenska åtaganden som ska bidra till en hållbar utveckling för haven. Sverige fokuserar särskilt på tre områden:

**1. Marint skräp.** För att komma till rätta med problemet med nedskräpning i haven behövs nya miljösmarta material, mindre avfall och större kapacitet för att samla in det skräp som hamnat i haven.

Regeringen:

- vill öka det statliga stödet till strandstädning och ge ökade resurser till kommunernas arbete med att förhindra att mikroplaster sprids till vattendrag och hav.
- förbereder ett nationellt förbud mot mikroplaster i kosmetiska produkter som sköljs av, och uppmanar länderna runt Östersjön och Nordsjön att göra detsamma.
- satsar på innovation och utveckling av nya hållbara material och plaster.
- har beslutat om en ny förordning om plastbärkassar som gör att dagligvaruhandeln måste informera om kassarnas miljöpåverkan och fördelarna med en minskad förbrukning.

**2. Ökad kunskap om klimatförändringarnas påverkan på haven samt stärkt anpassningsförmåga.** Det är avgörande för den biologiska

mångfalden i havet att klimatförändringarna hejdas och att ekosystemen värnas. Den viktigaste åtgärden är att minska utsläppen av växthusgaser. Men det kommer också behövas mer kunskap om de nya påfrestningar som klimatförändringarna innebär.

Regeringen:

- har satt upp som mål att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045.
- inrättar fler marina skyddade områden och stärker arbetet med kunskapsinhämtning och forskning. Andelen marint skyddade områden har bara det senaste året ökat från 7 procent till omkring 14 procent.
- ökar stödet för att rädda korallreven och minska försurningen av haven liksom stödet till utvecklingsländer för att lokala kustsamhällen ska stå bättre rustade mot effekterna av klimatförändringarna.

**3. En hållbar blå ekonomi.** Att utgå från ett ekologiskt hållbart resursutnyttjande skapar utveckling och möjligheter för näringar som fiske, sjöfart, maritim industri, vattenbruk och havsbaserad energi.

Regeringen:

- vill stärka den svenska kvalitetssjöfarten. Regeringen satsar på att främja en överflyttning av långväga gods från väg till järnväg och sjöfart.
- genomför just nu den maritima strategin som berör områden som friskt och säkert hav, internationellt samarbete samt förutsättningarna för de maritima näringarna.
- driver på arbetet i FN:s sjöfartsorganisation IMO där en rad positiva åtgärder nyligen har beslutats för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.
- ökar stödet till utvecklingsländer för att motverka olagligt, orapporterat och oreglerat fiske.

**Globalt samarbete** är avgörande för att vända den negativa utveckling som vi sett för haven de senaste åren. Regeringen ger nu Sida i uppdrag att ta fram en ny global strategi för klimat, miljö och hav mellan 2018 och 2022 som totalt omfattar mellan 4,5 och 7 miljarder kronor.

Friska och levande hav är en förutsättning för vår överlevnad och vår välfärd. Därför måste vi öka takten i det globala havsarbetet. Vi fyra ska göra allt vi kan för att konferensen ska bli det startskott som behövs för att rädda världens hav.

**Isabella Lövin**

Minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat

**Sven Erik Bucht**

Landsbygdsminister

**Karolina Skog**

Miljöminister

**Anna Johansson**

Infrastrukturminister





Debattartikel från Miljödepartementet, Statsrådsberedningen

# ”Vi tar hotet mot svensk biogas på allvar”

Publicerad 22 maj 2017

Debattartikel i Dagens Samhälle den 22 maj 2017  
Biogas har sedan länge varit ett viktigt alternativ till det fossila bränslet. Men svensk biogas har fått en svår konkurrenssituation beroende på andra länders subventioner. Regeringen utreder nu förutsättningarna på marknaden och tar situationen på allvar.

För oss är målet om att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland en självklarhet. I omställningen från fossilt till förnybart är transportsektorn mycket viktig. En tredjedel av alla växthusgasutsläpp i Sverige kommer från transporter. Därför är det en självklarhet för regeringen att vi behöver hållbara drivmedel. I utveckling och produktion av fossilfria drivmedel har Sverige fantastiska naturgivna resurser, exempelvis i form av biomassa och biprodukter från jordbruket och skogsbruket.

Biogas har sedan länge varit ett viktigt alternativ till det fossila bränslet. Men svensk biogas har nu på vissa platser i landet fått en svår konkurrenssituation beroende på andra länders subventioner. Regeringen utreder förutsättningarna på marknaden och vi tar situationen på allvar. I det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för eventuella åtgärder.

I den cirkulära och biobaserade ekonomin är biogasproduktion en central del. Det är ett utmärkt sätt att ta till vara på den energi som finns i organiskt material. Biogas görs exempelvis av avloppsslam, gödsel, restprodukter från skog, matavfall eller annat avfall. Resurser som annars skulle gå till spillo tas till vara. Biogasen är därför fortsatt av hög prioritet som en del av fordonsparkens drivmedel, men har nu och på längre sikt även goda möjligheter att användas inom industri och sjöfart.

På senare tid har det blivit tydligt att utvecklingen på marknaden för svensk biogas försvårats. Situationen beror på att andra EU-länder, och särskilt Danmark, valt att ekonomiskt stödja sin biogas med ett annat typ av stödsystem och med andra nivåer. I Sverige har vi valt att öka efterfrågan på biogas genom att göra den skattebefriad, medan Danmark valt ett produktionsstöd.

Det gör att gas som produceras i Danmark men säljs i Sverige är dubbelt subventionerad och därmed hotar svensk produktion. Sverige kommer därför att intensifiera sina insatser för att främja en väl fungerande inre marknad.

Det är olyckligt att svensk biogasproduktion drabbas på det sätt vi ser i dag. Direkt när vi fick kännedom om utvecklingen på marknaden inledde Regeringskansliet en analys av den uppkomna situationen och bakomliggande legala förutsättningar. Det arbetet är komplext och pågår fortfarande.

Regeringen gör nu tre saker parallellt. Det första är att vi ska inleda en dialog med Danmark och se om vi genom den kan hitta en lösning som passar bra för båda parter. Det andra är att vi inom ramen för det analysarbete som sker på Regeringskansliet tittar på kortsiktiga lösningar.

Utmaningen här är att hitta kostnadseffektiva lösningar som fungerar inom de legala ramar som finns i Sverige och EU. För Danmark tog det exempelvis två år att få godkänt för sitt stöd av EU. Det tredje är att titta på de långsiktiga förutsättningarna för biogasproduktion. Branschen behöver långsiktiga spelregler och det är regeringens ambition att leverera det.

Det finns en bred politisk konsensus om vikten av biogasproduktion i Sverige. Det ger jobb i hela landet, det skapar ett tillskott av värdefull energi och det ger en värdefull klimatnytta. Därför är arbetet med att skapa goda förutsättningar för biogasen prioriterat.

Karolina Skog, miljöminister

Ibrahim Baylan, energiminister

Karin Svensson Smith, riksdagsledamot (MP)

Pia Nilsson, riksdagsledamot (S)



Debattartikel från Miljödepartementet

# Smartare transporter i våra städer

Publicerad 21 april 2017

Debattartikel, Norrköpings Tidningar, 21 april 2017 Idag bjuder jag in till samtal med aktörer i Norrköping om hur vi skapar hållbara stadsmiljöer och samtidigt underlättar för klimatsmart och smidig mobilitet. Idag står transporterna för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige och vi måste därför minska transporternas negativa miljöpåverkan och underlätta för de som väljer gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen – särskilt i våra städer.

Tillsammans med bostads- och digitaliseringsminister Peter Eriksson och kulturminister Alice Bah Kuhnke tar jag under 2017 ett samlat grepp om hållbar stadsutveckling och arkitekturpolitik. Vi ser att det ökade bostadsbyggandet innebär stora möjligheter att ställa om till mer levande och klimatsmarta städer. Byggtakten innebär samtidigt stora utmaningar som behöver hanteras. Det handlar både om att bygga fler bostäder som människor har råd att bo i och samtidigt skapa förutsättningar för attraktiva, gröna och trygga livsmiljöer.

Det är ingen slump att jag valt just Norrköping för det här samtalet. Norrköping är med sin spårvagn ett föredöme för hur man kan planera för hållbara transporter i stadsmiljö. Dessutom ligger Norrköping längs rutten för den nya stambanan för höghastighetståg, en enormt viktig satsning för att långväga pendling ska ske på spår snarare än väg och flyg.

Förutom utsläpp av växthusgaser så påverkar vårt sätt att transportera oss vår närmiljö och vår hälsa;

För det första kan jag konstatera att 90 procent av världens befolkning andas

dålig luft och sämst är luften i världens städer. Bara i Sverige beräknas drygt 5 000 personer om året dö i förtid på grund av höga halter av luftföroreningar. Luftföroreningarna har flera orsaker, men en stor del kommer från våra transporter och främst bilkörningen. Men det finns lösningar. Trängselskatt, en aktiv parkeringspolitik och fler lokala regleringar kan skapa den omställningen vi behöver.

För det andra så är det ett faktum att en bil står stilla 97 procent av sin livstid och det finns i snitt åtta parkeringsplatser per bil. När städerna växer blir ett yteffektivt nyttjande av marken avgörande. Mycket av den mark som idag ianspråkats av bilen skulle kunna användas för bostäder, lekplatser, uteserveringar, parker och andra mötesplatser. Hårt trafikerade trafikleder utgör barriärer i städerna och minskar möjligheten till möten mellan människor. Just därför är det så viktigt att vi jobbar mer aktivt med alternativen. När vi satsar på gång, cykel och kollektivtrafik gynnar vi inte bara klimatsmarta transporter – vi hjälper städer att växa samman genom möten mellan människor.

Det är tydligt att flera svenska städer går före i arbetet med att minska bilens dominans. Min ambition är att stärka städernas förutsättningar att arbeta aktivt med hållbara och yteffektiva transporter där människors hälsa och möjligheten att mötas står i centrum. I dag ser jag fram emot att få höra inspel och kloka erfarenheter från aktörer. Nästa steg blir att omvandla alla insikter till en skrivelse till Riksdagen med nationella mål för hur vi får hållbara och levande städer.

Karolina Skog, miljöminister med ansvar för stadsutveckling



Debattartikel från Miljödepartementet

# Staden ska grönska

Publicerad 05 april 2017

Debattartikel i Upsala Nya Tidning den 5 april 2017 av miljöminister Karolina Skog. I dag har aktörer i Uppsala chansen att ge mig synpunkter om vilken roll staten ska ta för att städerna ska bli gröna och attraktiva.

I dag bjuder jag in till ett samtal med aktörer i Uppsala kring grönska i städerna. Ekosystemtjänster, det vill säga alla de viktiga nyttor som naturen bidrar med, börjar äntligen komma upp på agendan i de växande städerna. Jag ser fram emot att höra om hur kommunpolitiker, forskare, landskapsarkitekter och andra aktörer i Uppsala ser på möjligheterna att mer medvetet inkludera naturens tjänster i stadsutvecklingen.

Det byggs mer än på länge i Sverige och det är både glädjande och angeläget. Samtidigt ska de stadsmiljöer som byggs också bli långsiktigt hållbara och attraktiva.

Tillsammans med bostads- och digitaliseringsminister Peter Eriksson (MP) och kulturminister Alice Bah Kuhnke (MP) tar jag under 2017 ett samlat grepp om hållbar stadsutveckling och arkitekturpolitik.

Vi ser att det ökade bostadsbyggandet innebär stora möjligheter att ställa om till mer levande och klimatsmarta städer. Byggtakten innebär samtidigt stora utmaningar som behöver hanteras. Det handlar både om att bygga fler bostäder som människor har råd att bo i och samtidigt skapa förutsättningar för attraktiva, gröna och trygga livsmiljöer.

Ekosystemen är grunden för mänskligt liv och bidrar till vårt välbefinnande på många olika sätt, även i städerna.

Klimatförändringarna kommer att ställa våra samhällen inför allt större påfrestningar och det är dags att på allvar förbereder oss för detta.

Det kommer att krävas långsiktig planering och stora investeringar för att bygga om våra städer så att de kan hantera både långvarig torka och extrema regnmängder.

Att låta naturen göra jobbet är både ett kostnadseffektivt och smart sätt att möta utmaningarna vi står inför. Gröna ytor kan fördröja vatten och skydda mot översvämningar. Träd och grönska bidrar med svalka och håller nere temperaturen under värmeböljor. Stadsgrönska och parker bidrar till att minska stress och stimulerar barns lek och utveckling.

Genom att arbeta aktivt med urbana ekosystemtjänster och grönska kan städer bli både mer robusta inför klimatförändringarna och samtidigt öka livskvaliteten för invånarna.

När jag talar om grönska i städerna är det just människors behov av ett bra liv som står i fokus.

Det är lätt att raljera över skalbaggar och rådjur som ska kunna röra sig i våra städer, men den biologiska mångfalden är en nyckel till många av de ekosystemtjänster som vi är beroende av. Att stärka städernas förutsättningar att arbeta aktivt med grönska och urbana ekosystemtjänster är därför helt centralt för att möjliggöra robusta och livskraftiga städer där människor trivs och mår bra.

Att detta rundabordssamtal om städernas grönska går av stapeln i just Uppsala är ingen slump.

Uppsala är en av många städer i Sverige som växer, och kommunen arbetar aktivt med att öka bostadsbyggandet och samtidigt bevara biologisk mångfald. Här planeras och byggs flera nya stadsdelar med ambitiösa mål, både sett till antalet bostäder och kvaliteten i de stadsmiljöer som föreslås. I Rosendal växer en helt ny stadsdel fram där ekosystemtjänster finns med som en naturlig del i planeringen, vilket gynnar människors välmående samtidigt som området blir bättre rustat för framtida klimatförändringar.

Här skapas möjlighet att odla egen mat, växter som bin och fjärilar gillar planteras och nya moderna metoder för att ta hand om regnvatten utvecklas.

Området kommer också att fungera som en port till Kronparken och på så sätt öka tillgängligheten till naturen, vilket bidrar till minskad stress och ökat välbefinnande.

Regeringen tar nu en tydligare roll för att möjliggöra hållbar stadsutveckling i

hela Sverige. Samtalet i dag är ett i en serie av rundabordssamtal som jag håller under våren.

Jag ser fram emot att få inspel till de nya nationella mål för stadsutveckling som jag kommer att gå till riksdagen med efter sommaren.

Nu har aktörer i Uppsala chansen att ge synpunkter på vilken roll staten ska ta för att se till att våra städer blir gröna och attraktiva platser att bo och leva i.



Regeringskansliet

Debattartikel från Finansdepartementet, Miljödepartementet,  
Utrikesdepartementet

# "Så ska regler för biobränsle fungera"

Publicerad 17 mars 2017

Debattartikel i Svenska Dagbladet den 17 mars 2017 av finansminister Magdalena Andersson, minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat Isabella Lövin, samordnings- och energiminister Ibrahim Baylan och miljöminister Karolina Skog.

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdssamhällen och den svenska fordonsflottan ska bli fossilfri. En viktig del arbetet för att uppnå detta, är att skapa långsiktiga spelregler för biodrivmedel. Från den 1 juli 2018 vill vi därför införa så kallad reduktionsplikt, där biodrivmedel blandas i den bensin och diesel som säljs.

Regeringens arbete med att minska utsläppen från transportsektorn, bl.a. genom att fasa ut fossila drivmedel, är nödvändigt inte bara för att vi ska kunna uppnå klimatmålen. Vi är idag beroende av importerad olja från ett fåtal länder. För oss är det självklart att energisystemet behöver baseras på en trygg energitillförsel i alla lägen. Ytterligare ett skäl att ersätta fossila drivmedel med förnybara är att Sverige har goda förutsättningar att producera det senare. I dagsläget är avancerade biodrivmedel, baserade på skoglig råvara, inom räckhåll. En övergång till hållbara drivmedel från svenskt jordbruk och skogsbruk kan därmed skapa nya affärsmöjligheter och arbetstillfällen.

Det som Sverige gjort hittills har gynnat oss väl. Nuvarande skattenedsättning för biodrivmedel, i kombination med andra styrmedel såsom en fordonsbeskattning som främjar miljövänliga fordon, särskilda stöd för investeringar i produktionsanläggningar för biogas samt stöd för forskning



och utveckling, har gett bra resultat. Sverige har högst andel biodrivmedel i EU. Men för att nå längre, och för att skapa förutsättningar för investeringar i framtidens biodrivmedel, krävs ett nytt regelverk.

Den förra regeringen presenterade ett förslag som fick dras tillbaka när det inte godkändes av EU. Nu presenterar vi vårt förslag. Det är en del av en överenskommelse mellan regeringspartierna och Vänsterpartiet inför budgetpropositionen för 2018. En viktig skillnad jämfört med den kvotplikt som presenterades av Alliansen är att det här nya förslaget kommer ha möjlighet att bli verklighet. En annan skillnad är att det nya förslaget utgår från biodrivmedlens miljöprestanda vilket främjar de biodrivmedel med bäst klimatprestanda. Det skapar dessutom incitament för förbättringar för befintliga produktionsanläggningar.

Regeringen föreslår ett bränslebyte, dels en så kallad reduktionsplikt och dels skatteändringar – som tillsammans ska leda till ett byte bort från fossila bränslen mot förnybara. Förslaget om reduktionsplikt föreslås införas den 1 juli 2018. Detta system innebär att de som distribuerar drivmedel ska minska sina utsläpp av växthusgaser genom att blanda in biodrivmedel i den bensin och diesel som säljs. Hur mycket biodrivmedel som ska blandas in utgår från dagens inblandningsnivåer och kommer sedan successivt att höjas.

Med dagens förslag sätts lagstadgade nivåer för inblandning av biodrivmedel och ett indikativt mål för 2030 som skulle innebära ungefär 50 procent inblandning av biodrivmedel i både bensin och diesel. Det blir därmed ett av världens mest ambitiösa reduktionspliktsystem för att byta till hållbara drivmedel.

Du som tankar din bil eller annat fordon kommer inte att märka några större förändringar. Förslaget riktar sig till bränsledistributörerna, som åläggs att blanda in biodrivmedel i den bensin och det dieselbränsle de säljer. Redan i dag finns det till exempel dieselbränsle med upp emot 50 procent biodrivmedel som kan användas i alla dieslbilar. Det finns andra regelverk som säkerställer att drivmedel som säljs på mackar uppfyller sådana kvalitetskrav att bilar kan köra på dem utan att lida skada.

Som konsument ska man heller inte behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel. Det är viktigt att regelverk ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pumparna. Alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten måste uppfylla hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över. I samband med genomförandet av ett EU-direktiv som ska säkerställa hållbarheten för råvaror som används till biodrivmedel, ser

regeringen över reglerna kring vad som idag kallas restprodukter, och där vissa biodrivmedel baserade på palmolja produkter har ifrågasatts. Avsikten är att regeringen ska ta fram generella kriterier på förordningsnivå för hur definitionen av restprodukter ska tolkas. När vi nu höjer ambitionen med mer biodrivmedel är det mycket viktigt att säkerställa att den ökningen ska fyllas med hållbara drivmedel.

Samtidigt föreslår vi ett antal förändringar av drivmedelsbeskattningen. Beräkningsgrunderna förändras så att de bättre beaktar drivmedels innehåll av biodrivmedel och så att priset vid pumpen hålls oförändrat vid införandet av reduktionsplikten. Samtidigt behåller vi principen för koldioxidbeskattningen, vilket innebär att drivmedlen beskattas utifrån deras fossila innehåll.

En fortsatt positiv utveckling av biogas och höginblandade biobränslen är nödvändig för att nå en fossilfri fordonsflotta. För att ge dessa biodrivmedel fortsatt goda konkurrensförutsättningar befrias de helt från energiskatt. För att ytterligare stimulera användningen av sådana bränslen, sänks den skatt som i dag tas ut på höginblandad FAME och höginblandad E85.

Det ska vara lätt att vara klimatsmart. Bränslebytet innebär att klimatnyttan ökar över tid utan att kunden vid pump måste göra ett medvetet val. De nya styrmedlen är en ytterligare insats i regeringens arbete med att skapa långsiktiga och stabila förutsättningar för svensk industri. Under det senaste året har regeringen levererat breda politiska överenskommelser inom energi och klimat. Nu tar vi nästa steg med långsiktiga förutsättningar för fordons- och drivmedelsbranschen. Steg för steg bygger vi det fossilfria välfärdssamhället. Det är inte bara bra för miljön och klimatet, det kan också skapa exportmöjligheter och nya jobb i Sverige.



Debattartikel från Miljödepartementet

# "Framtidens stadsutveckling behöver bli mer jämställd"

Publicerad 07 mars 2017

Debattartikel av Karolina Skog i Göteborgs-Posten den 7 mars 2017 När vi nu bygger mer än på länge har vi också en chans att ställa om till mer klimatsmarta städer med människan i centrum. För att de stadsmiljöer vi bygger ska bli socialt hållbara är en jämställd stadsplanering en viktig aspekt. Det ska jag samtala om när jag besöker Göteborg i morgon, skriver miljöminister Karolina Skog.

I morgon, på Internationella kvinnodagen, bjuder jag in till ett samtal med aktörer i Göteborg kring grön och jämställd stadsutveckling. Jag vill höra om hur Göteborg arbetar för att bli en sammanhållen och inkluderande stad och få inspel till de nya nationella mål för stadsutveckling som jag kommer att gå till riksdagen med i sommar.

Jag vill diskutera angelägna frågor som: hur kan stadsutvecklingen bidra till mer jämställda och trygga städer? Hur ser vi till att skapa mötesplatser, så att nya idéer kan födas? Vilka förutsättningar behövs för att städerna ska kunna gå före i omställningsarbetet?

## Samlat grepp

Det byggs mer än på länge i Sverige, det är både glädjande och angeläget. Samtidigt ska de stadsmiljöer som byggs också bli hållbara och attraktiva. Tillsammans med bostads- och digitaliseringsminister Peter Eriksson och kulturminister Alice Bah Kuhnke tar jag under våren ett samlat grepp om hållbar stadsutveckling och arkitekturpolitik. Vi ser att det ökade

bostadsbyggandet innebär stora möjligheter att ställa om till mer klimatsmarta, attraktiva städer med människan i centrum. Byggtakten innebär samtidigt utmaningar och hinder som behöver hanteras. Framförallt behövs bättre förutsättningar för att bygga stad och hela livsmiljöer, inte bara bostäder.

Den fysiska miljön påverkar människors beteenden och ger förutsättningar för hur vi möter varandra i vardagen. Jag ser allvarligt på de problem som segregationen i städerna innebär och vill tillsammans med kommuner och andra relevanta aktörer identifiera hur staten kan bidra och underlätta för en socialt hållbar stadsutveckling.

## Kvinnor reser mer miljövänligt

En viktig aspekt av detta är jämställd stadsplanering. Alla ska kunna känna sig trygga i sin närmiljö och jag ser positivt på att flera svenska städer arbetar aktivt för att förebygga den otrygghet som många kvinnor och flickor upplever i det offentliga rummet. Stadsutvecklingen ska i högre utsträckning bidra till att fler känner sig trygga och vill använda städernas gemensamma utrymmen.

En aspekt av jämställd stadsplanering handlar om våra resvanor. Undersökningar visar att koldioxidutsläppen från våra transporter skulle kunna minska med en tredjedel om män färdades på samma sätt som kvinnor. Det beror på att kvinnor i högre utsträckning väljer hållbara transportmedel och reser generellt kortare sträckor än män. Detta sätter fingret på en angelägen fråga: hur ser vi till att både bygga städer för alla och samtidigt nå våra klimat- och miljömål? Konkurrensen om mark i de växande städerna, tillsammans med trängseln i trafiken, gör att vi på olika sätt behöver minska biltrafikens roll i städerna. Även om bilen fortsatt har en plats i de svenska städerna är det nödvändigt att stadsutvecklingen i mycket högre utsträckning omfördelar plats från parkeringsplatser och flerfiliga vägar till busskörfält, bra cykelbanor och breda trottoarer.

## Politiska beslut

Det var politiska beslut som en gång i tiden satte bilen i centrum av våra städer och det är politiska beslut som kommer att kunna prioritera om gaturummet. Vi behöver ställa om till mer effektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, och för det krävs politiskt mod och beslutsamhet. Att Göteborgs stad exempelvis har tagit beslut om att biltrafiken ska minska

med en fjärdedel till år 2035 är ett steg i helt rätt riktning.

Ett annat positivt exempel som jag har tagit intryck av är arbetet med att utveckla ny stad i de gamla varvsområdena. Göteborg har arbetat hårt för att göra älven till en tillgång för alla och utveckla en mer socialt och ekologiskt hållbar stad. I Frihamnen kommer en ny tät stadsdel med få bilar och mycket grönska att byggas.

Regeringen vill ta en tydligare roll för att möjliggöra hållbar och jämställd stadsutveckling. Till sommaren går jag till riksdagen med de första nationella målen för stadsutveckling någonsin. Nu har aktörer i Göteborg chansen att ge inspel till vilken roll staten ska ta för att se till att våra städer blir jämställda och öppna för alla.

Karolina Skog, miljöminister med ansvar för stadsutveckling



Debattartikel från Miljödepartementet

# Ökad cykling en strategisk framtidsfråga

Publicerad 19 januari 2017 Uppdaterad 19 januari 2017

**Dagens Industri, 18 januari 2017 Regeringen tar nu beslut om kraftig medfinansieringen av cykelinfrastruktur i Sverige genom stadsmiljöavtal.**

När fler väljer cykeln skapas smidigare arbetspendling, bättre hälsa, minskad trängsel i våra städer och bättre luft. Mer pengar till cykelinfrastruktur är en säker framtidsinvestering som ger stor samhällsvinst.

Transporterna står för ungefär en tredjedel av våra totala klimatutsläpp i Sverige. Det är en enorm utmaning, men här finns stora möjligheter till effektiviseringar. Vi har ökat styrningen i beskattningen av drivmedel, vi inför en ny modell för premier och beskattning av miljöbilar och vi investerar rekordsummor i järnvägen.

Vi behöver få fram effektivare motorer i redan befintlig transportflotta och stimulera framväxten av hållbara drivmedel. Men våra insatser måste också handla om att skapa beteendeförändringar i våra transportmönster. Här spelar cyklingen en avgörande roll. Det genomsnittliga medianavståndet för arbetspendling ligger på 4,3 km i Sverige. Hälften av den sysselsatta befolkningen har alltså ett arbete på bekvämt cykelavstånd. Ändå görs hälften av alla resor som är under tre kilometer med personbil. Här finns enorm utvecklingspotential till att förändra beteenden och minska utsläppen.

Cykelinvesteringar är en smart samhällsekonomisk investering även för vår hälsa. Det är bra att fler människor rör på sig i vardagen. Investeringarna betalas tillbaka i form av lägre sjukvårdskostnader och sjukfrånvaro.

Indirekt skapar cyklingen också mervärde i stadsmiljön. När plats prioriteras till cykeln minskar trängseln. Det blir mer plats för uteserveringar,

gångtrafikanter och handel. Människor kommer lättare fram till affärer och service – cykling innebär närhet, tillgänglighet och rörlighet. Vi får mer levande städer.

Idag tar regeringen också ett konkret beslut om statlig medfinansiering av cykelinfrastruktur via de så kallade stadsmiljöavtalen. Genom att vi ändrar förordningen som rör Stadsmiljöavtalen gör vi det möjligt för kommuner att söka finansiering direkt för satsningar på ny cykelinfrastruktur. Redan idag byggs det för fullt på kommunal nivå, men när vi hjälps åt går omställningen ännu snabbare.

Klimatutsläpp, sjukvårdskostnader och trängsel gör det tydligt – Sverige skulle må bättre om fler cyklade. Regeringen är villig att bidra till att skapa goda förutsättningar för kommuner och regioner att satsa på den infrastruktur som krävs för att få till ett ökat cyklande.

Karolina Skog, miljöminister med ansvar för stadsutveckling



Regeringskansliet

Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet,  
Utrikesdepartementet

# Därför stämmer vi EU-kommissionen

Publicerad 26 november 2016 Uppdaterad 26 november 2016

Svenska Dagbladet, 26 november 2016 Blykromater är cancerframkallande och ska fasas ut och förbjudas. Trots detta har EU-kommissionen nyligen beviljat tillstånd till ett företag som vill sälja blykromater i EU. Därför stämmer vi nu EU-kommissionen, skriver tre svenska ministrar.

Sverige lämnar in en stämningsansökan gentemot EU-kommissionen. Anledningen är att EU gett ett företag tillstånd att fortsätta använda blykromater, ett cancerframkallande och fosterskadande ämne, trots att det finns alternativ. Godkännandet riskerar att underminera tillståndssystemet i EU:s kemikalieförordning Reach, och göra det svårare att stoppa farliga ämnen i framtiden. Godkännandet missgynnar också de svenska företag som tagit ansvar och fasat ut ämnet.

Människor ska kunna lita på att produkter de kommer i kontakt med i vardagen är fria från gifter och att vi inte riskerar blir sjuka av vardagliga saker vi använder. Svenska företag är duktiga på att ta fram nya bättre alternativ till tidigare miljöfarliga ämnen. Alternativen är både bättre för hälsa och miljö och dessutom möjliga exportframgångar för svenska aktörer. Tydliga och långsiktiga miljöregler stärker svenska företag.

Bly är ett av de farligaste ämnena mänskligheten känner till. Det är särskilt farligt för foster och små barn som kan få inlärningssvårigheter och beteendestörningar om de exponeras för bly. Oavsett hur liten mängd bly en människa får i sig kan nervsystemet skadas. Bly orsakar varje år stora skador på människors hälsa och FN har därför tagit fram ett globalt program för att



minska all exponering för bly.

Blykromater används bland annat vid tillverkning av vissa typer av färg för metall, för att färga plast och för vägmarkeringar. Blykromater skadar fortplantningen och misstänks orsaka cancer. Ämnet är därför sedan förra året tillståndspliktigt enligt EU:s kemikalförordning Reach. Reach-förordningen är ett av våra absolut viktigaste verktyg i arbetet med att få bort farliga kemikalier från vår vardag

EU-länderna är sedan flera år överens om att blykromater ska fhasas ut och därmed förbjudas. Trots detta har EU-kommissionen nyligen beviljat tillstånd till ett företag som vill sälja blykromater i EU för användning som färgämne.

Reglerna i Reach-förordningen säger att tillstånd för användning av blykromater bara får ges om det saknas alternativ som kan användas istället. Svenska företag har visat att det är möjligt att sluta använda blykromater. Då kan vi inte acceptera att dessa ämnen börjar användas igen.

Ett tillstånd för fortsatt användning är alltså både skadligt för människors hälsa och för miljön. Därför lämnar regeringen nu in en stämning mot kommissionen till EU-domstolen.

EU:s kemikalielagstiftning är långt ifrån perfekt, men den är tydlig på en punkt: finns mindre skadliga alternativ ska ett farligt ämne fhasas ut från den gemensamma marknaden. Genom att stämna kommissionen visar regeringen att vi står upp för de EU-gemensamma reglerna och de företag som tar sitt miljöansvar. Det handlar om att värna människors hälsa och att upprätthålla en sund konkurrens på EU:s gemensamma marknad.

Ann Linde, EU- och handelsminister

Karolina Skog, miljöminister

Mikael Damberg, närings- och innovationsminister



Debattartikel från Miljödepartementet, Utrikesdepartementet

# Dags att fasa ut fluorerade växthusgaser

Publicerad 14 oktober 2016 Uppdaterad 14 oktober 2016

Debattartikel i Aktuell Hållbarhet, 14 oktober 2016 Idag kan världens länder enas om att starta utfasningen av fluorerade växthusgaser (HFC) under ett möte i Kigali. FNs klimatpanel har uppskattat att om inga åtgärder tas om HFC på global nivå skulle denna kraftigt klimatpåverkande gas kunna utgöra 9 till 19 procent av de globala växthusgasutsläppen till 2050. Om länderna nu enas om att fasa ut användning och produktion av HFC är det en mycket betydelsefull åtgärd för att uppnå målen i Parisavtalet. Enligt beräkningar skulle det minska den globala temperaturökningen med upp till 0,5 grader.

Målet för Montrealprotokollet är att vidta åtgärder för att värna ozonskiktet, vilket skyddar allt levande på jorden mot solens ultraviolettera strålning. Protokollet som skrevs på 1987 innehåller bindande åtaganden för länderna att fasa ut ozonnedbrytande ämnen och är unikt eftersom världens samtliga FN-länder har undertecknat det. Montrealprotokollet har på ett effektivt sätt minskat utsläppen av ozonnedbrytande ämnen. Genom åtgärder under protokollet har miljontals fall av hudcancer och gråstarr kunnat undvikas. Eftersom många ozonnedbrytande ämnen också är kraftfulla växthusgaser har Montrealprotokollet dessutom varit ett av de viktigaste instrumenten för det globala klimatarbetet.

Nu är det dags för nästa steg. Genom Montrealprotokollets stora framgång att fasa ut ozonnedbrytande ämnen har det uppstått ett nytt hot mot klimatet.

Detta eftersom ett av de vanligaste alternativen till ozonnedbrytande ämnen är HFC. HFC är inte ozonnedbrytande men har en stark påverkan på klimatet. Utsläppen av HFC har under senare år ökat kraftigt - cirka 8 procent per år. USAs utrikesminister John Kerry har jämfört de årliga globala koldioxidutsläppen från HFC med utsläpp från 300 kolkraftsanläggningar. I Sverige ökade utsläppen av HFC kraftigt mellan åren 1993 och 2009 men har sedan dess minskat efter att ökade krav införts i värmepumpar, kylar, frysar och luftkonditionering. Inom EU beslutades 2014 att minska användningen av HFC med nästan 80 procent till 2030.

Eftersom alternativ redan finns till HFC finns det ingen teknisk anledning till varför en utfasning inte skulle kunna ske fort och kostnadseffektivt. Sverige har drivit frågan sedan 2009 och har tillsammans med EU varit pådrivande att få till stånd ett globalt beslut. Tyvärr har låsningar i klimatförhandlingarna gjort framstegen svåra. Först nu när Parisavtalet är i hamn finns förutsättningar för ett beslut antligen på plats. De länder som länge motsatt sig att fasa ut de fluorerade växthusgaserna med hjälp av Montrealprotokollet har gett efter.

Ett beslut idag skulle innebära bindande åtaganden för samtliga länder och stöd till utvecklingsländerna att leva upp till sina åtaganden. Sverige är idag en av de största givarna till den fond som är kopplat till protokollet för att bidra till utsläppsminskningar. Nu hoppas vi att världen förmår driva den här frågan ända in i mål. I så fall kan vi lägga många år av svåra förhandlingar bakom oss och fokusera på åtgärderna. I så fall blir idag en bra dag för klimatet.

Isabella Lövin, minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat  
Karolina Skog, miljöminister



Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet

# Ministrar: Nu öppnar vi för tyngre lastbilar

Publicerad 05 oktober 2016 Uppdaterad 05 oktober 2016

Debattartikel, Svenska Dagbladet, 3 oktober 2016 Det gods som behöver gå på väg ska transporteras så klimatsmart som möjligt och utan andra negativa effekter på samhällsekonomin. Därför beslutar nu regeringen om en lagrådsremiss som kommer möjliggöra trafik med 74-tons lastbilar på delar av vägnätet, skriver ministrarna Anna Johansson och Karolina Skog.

Den svenska modellen skapar förutsättningar för en god ekonomisk utveckling. Sveriges ekonomi går betydligt bättre än genomsnittet i EU. Det gör att allt fler kommer i arbete och kan känna trygghet och framtidstro.

Effektiva och klimatsmarta transporter är en viktig del i regeringens samhällsbygge. Därför har regeringen kraftigt ökat anslaget till järnvägsunderhåll med över 1,3 miljarder kronor årligen. Vi har i höstens budget aviserat ännu större ökningar framöver.

Vår ambition är att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Vi jobbar med en rad åtgärder för att åstadkomma detta. En vägslitageskatt för tunga lastbilar som även omfattar utländska åkare ska införas. Trafik med längre godståg har redan startat. Regeringen har även avsatt resurser för att införa en miljökompensation för godstransport på järnväg. I den kommande godspropositionen kommer vi även att lägga fram ytterligare förslag för att stärka godstrafik på järnväg.

Det gods som behöver gå på väg ska också transporteras så klimatsmart som

möjligt och utan andra negativa effekter på samhällsekonomin. Därför beslutar nu regeringen om en lagrådsremiss som kommer möjliggöra trafik med 74-tons lastbilar på delar av vägnätet där transporter med järnväg eller sjöfart ändå inte är möjligt.

I dag är högsta tillåtna totalvikt för tunga lastbilar 64 ton. Trafiken med 74-tons lastbilar väntas kunna starta i mars 2017.

De nya 74-tons lastbilarna kommer främst användas för transport av skogsprodukter och stärker därmed jobben i den svenska skogsindustrin. Det handlar både om virke ut ur skogen och restprodukter som används som biobränsle. Tyngre lastbilar innebär att färre lastbilar behövs för transportarbetet – det innebär en effektivisering av transporterna. I princip alla 74-tons lastbilar kommer att vara helt nya och har därmed möjlighet att köra på biobränslet HVO. De klarar dessutom EU:s senaste miljökrav, Euro 6. Att helt nya lastbilar används gynnar även trafiksäkerheten.

Regeringen bedriver ett aktivt arbete för att få ordning och reda på vägarna. Det är utsläppen från lastbilarna som ska minska. Inte förarnas löner. I budgetpropositionen för 2017 satsar regeringen 25 miljoner kronor per år fram till och med 2020 för att förstärka Polisens resurser för att kunna öka och förbättra kontrollerna av lastbilstrafiken. Det gynnar de åkerier som följer lagar och regler. Tillsammans med införandet av 74-tons lastbilar stärker det konkurrenskraften hos svenska åkerier och försvårar prisdumpning av lastbilstransporter.

Svensk sjöfart kommer att få samma förmånliga skatteregler som de flesta andra sjöfartsländer i EU har. En så kallad tonnageskatt införs. Det stärker den svenska sjöfarten och ger möjlighet till fler svenskflaggade fartyg och därmed fler jobb. Regeringen har även gett Sjöfartsverket i uppdrag att titta på hur kust- och inlandssjöfart kan stärkas i Sverige. Tillsammans med ett aktivt arbete i EU och FN för nya klimat- och miljökrav på sjöfarten kan detta starkt bidra till mer hållbara godstransporter i Sverige.

Såväl väg, järnväg som sjöfart behövs för godstransporter i Sverige och till våra exportmarknader. Regeringens målsättning är att än mer gods ska gå med järnväg och sjöfart. Lastbilstrafiken i Sverige ska ske med schysta arbetsvillkor och lägre utsläpp. Ett ansvarfullt införande av 74-tons lastbilar på delar av vägnätet är ytterligare ett steg i det arbetet.

Anna Johansson, infrastrukturminister  
Karolina Skog, miljöminister

