

GIFTFRIA OCH RESURSSNÅLA KRETSLOPP

Preliminär slutversion från arbetsgrupp inom
etappmålmiljöuppdraget 2002-11-25

Förord

SIKA fick i maj 2002 i uppdrag av regeringen att i samarbete med Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Boverket, och Riksantikvarieämbetet att se över och lämna förslag på uppdaterade etappmål för transportpolitikens delmål om en god miljö.

Representanter för de ovan nämnda myndigheterna har utgjort styrgrupp för arbetet. För tre av områdena bildades särskilda arbetsgrupper. Se inledningen för sammansättningen på arbetsgruppen för giftfria och resurssnåla kretslopp.

Underlagsrapporten är ett utkast till kapitel 11 i *Etappmål för en god miljö* (SIKA Rapport 2003:2). Utkastet har sedan reviderats efter diskussioner i styrgruppen.

Innehåll

1	GIFTFRIA OCH RESURSSNÅLA KRETSLOPP	5
1.1	Inledning.....	5
1.2	Gällande mål och utgångspunkter	5
1.3	Förslag till etappmål för giftfria kretslopp	7
1.4	Gällande mål om giftfria kretslopp från andra sammanhang	7
1.5	Åtgärder giftfria kretslopp.....	8
1.6	Förslag till nya etappmål resurssnåla kretslopp	10
1.7	Gällande mål om resurssnåla kretslopp från andra sammanhang	11
1.8	Åtgärder resurssnåla kretslopp	12
1.9	Översiktlig konsekvensbedömning gentemot andra målområden under delmålet ”God miljö”	15
1.10	Översiktlig konsekvensbedömning gentemot andra transportpolitiska delmål 16	

1 Giffria och resurssnåla kretslopp

1.1 Inledning

Detta material är framtaget av arbetsgruppen för resursanvändning/kretslopp med följande sammansättning:

Malin Kotake och Jan Skoog, BV
Reidar Grundström och Anna Lindh, LFFV
Anita Linell, NV
Martina Estreen, SIKÅ
Åsa Lindgren och Jarl Hammarqvist, VV
Birger Sandström, Boverket

Melica med Jan Schmidtbauer Crona och Stefan Bydén har stått för skrivandet och samlat in synpunkter per email och vid ett telefonmöte. Arbetsprocessen började efter ett inledande möte vid SIKÅ den 7 oktober 2002 och rapporterades till SIKÅ den 25 november 2002.

Materialiet är ett förslag till SIKÅ att beakta under genomförandet av regeringsuppdraget att se över och lämna förslag på uppdaterade etappmål för transportpolitikens delmål om en god miljö.

Arbetsgruppen har avgränsat målområdet till resurshushållningsaspekter för material och energi samt risker för miljö- eller hälsopåverkan av farliga material och kemikalier.

1.2 Gällande mål och utgångspunkter

För kretsloppsanpassning av infrastrukturen redovisades i proposition 1996/97:53 ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter” följande tre etappmål för perioden fram till år 2007:

- *Miljöfarliga material skall inte införas i infrastrukturen.*
- *Användandet av icke förnyelsebara material skall minimeras.*
- *Materialen i infrastrukturen skall återvinnas eller återanvändas och deponering skall i princip upphöra.*

Dessa etappmål har varit svåra att följa upp och har därför inte fått den styrande funktion som önskades. Svårigheterna med uppföljning beror på att de inte varit tidsatta och att de lämnat en stort utrymme för tolkningar. Kritik har också riktats mot att de mer varit strategier än mål och att de varit för fokuserade på utflöden ur transportsektorn och inte på inflöden. Detta gäller särskilt det tredje etappmålet som berör återvinning, återanvändning och deponering av material.

Viktiga utgångspunkter vid uppdatering av etappmålen har varit de nationella miljö kvalitetsmålen, Sveriges klimatstrategi samt kemikaliestrategin för en giftfri miljö. Det är framför allt miljö kvalitetsmålen *Giftfri miljö* och *God bebyggd miljö* som berör skapandet av giftfria och resurssnåla kretslopp (alt. resursanvändning). Även andra miljö kvalitetsmål berörs, men den påverkan kan ses som en del ingående i *Giftfri miljö*. Det gäller bland annat miljö kvalitetsmålen *Hav i balans* (t.ex. oljeutsläpp från fartyg), *Grundvatten av god kvalitet* och *Skyddande ozonskikt*. Vidare har särskild hänsyn tagits till två av åtgärdsstrategierna i proposition 2000/01:130; en strategi för giftfria och resurssnåla kretslopp och en strategi för effektivare energianvändning och transporter. Transportpolitiken bör följa inriktningarna i dessa strategier. Delar av dem har, för att förstärka kopplingen mellan miljö- och transportpolitik, också tagits med i de exempel på åtgärder som beskrivs under förslagen till nya etappmål.

Miljö kvalitetsmålet *Giftfri miljö*

Miljö kvalitetsmålet *Giftfri miljö* bör i ett generationsperspektiv (ca till år 2020) enligt regeringens bedömning innebära bl.a. följande:

- Halterna av ämnen som förekommer naturligt i miljön är nära bakgrundsnivåerna.
- Halterna av naturfrämmande ämnen i miljön är nära noll.
- Den sammanlagda exponeringen i arbetsmiljö, yttre miljö och inomhusmiljö för särskilt farliga ämnen är nära noll och för övriga kemiska ämnen inte skadlig för människor.
- Förorenade områden är undersökta och vid behov åtgärdade.

Giftfri miljö kan sammanfattas i:

Att miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

För transportsektorn innebär detta:

- att transportsektorn inte bidrar till markförorening.
- att av transportsektorn förorenade områden är inventerade, undersökta och vid behov åtgärdade.
- att miljö- och hälsofarliga ämnen inte införs i transportsektorn eller används för drift och underhåll på ett sätt som riskerar att de sprids i miljön.
- att miljö- och hälsofarliga ämnen i transportsektorn är utbytta eller på annat sätt åtgärdade.

Miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

God bebyggd miljö kan ur resursanvändningssynpunkt sammanfattas i:
Att långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser ska främjas.

För transportsektorn innebär detta:

- att användningen av energi och material är så effektiv som möjligt i ett livscykelperspektiv.
- att användningen av energi och material är på en nivå som är långsiktigt hållbar.
- att anläggningar lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt

Nedan ges förslag till nya etappmål uppdelat för giftfria kretslopp respektive resurssnåla kretslopp. Uppdelningen är gjord för att bättre kunna koppla till exemplen på åtgärder, vilka ges direkt efter förslagen till etappmål. De etappmål som ges är dock tillsammans förslag till nya etappmål för resursanvändning/kretsloppsanpassning.

1.3 Förslag till etappmål för giftfria kretslopp

Etappmål

I en första etapp ska *hälso- och miljörisker* vid användning av material och kemikalier inom transportsektorn ska fortlöpande minska fram till år 2010
– en *strategi* med åtgärder och indikatorer för detta arbete ska tas fram

Etappmålet har givits en bred formulering för att kunna omfatta bland annat minimering av spridning av farliga ämnen, kartläggning och åtgärdande av förorenade områden och utfasning av särskilt farliga ämnen. Hälso- och miljörisker ska omfatta både medveten påverkan och risk för påverkan på människors hälsa och natur- och kulturmiljö. Målet att ta fram en strategi är ett sätt att hantera att åtgärder och indikatorer måste tas fram av trafikverken för de material och kemikalier som är relevanta för respektive verk.

1.4 Gällande mål om giftfria kretslopp från andra sammanhang

Målen i detta avsnitt berör transportsektorn i olika hög grad. De har olika status och kan komma att ligga till grund för målsättningar i strategin som ska tas fram enligt etappmålet.

I miljökvalitetsmålet *Giftfri miljö* ges följande delmål:

- Att det finns uppgifter om egenskaperna hos alla avsiktligt framställda eller utvunna kemiska ämnen som hanteras på marknaden.
- Att förse varor med hälso- och miljöinformation om de farliga ämnen som ingår.
- Utfasning av särskilt farliga ämnen

- Hälsa- och miljöriskerna vid framställning och användning av kemiska ämnen skall minska fortlöpande fram till år 2010
- För minst 100 utvalda kemiska ämnen, som inte omfattas av delmål 3, skall det senast år 2010 finnas riktvärden fastlagda av berörda myndigheter.

Dessa delmål ska transportsektorn anpassa sina verksamheter efter.

Transportsektorn är genom sin anläggningsverksamhet berörd av de mål som Byggsektorns kretsloppsråd tar fram. Särskild hänsyn bör därför tas till dessa. De övergripande målen nämns nedan. En mer uttömmande presentation av övergripande och detaljerade mål inklusive åtgärder ges i Byggsektorns kretsloppsråds miljöprogram 2003 (remissutgåva 2002).

Byggsektorns kretsloppsråd har för utfasning av farliga ämnen föreslagit det övergripande målet:

Användning av ämnen som från miljö- och hälsosynpunkt betraktas som oönskade i byggsektorn är år 2020 reducerad till ett minimum.

Under detta mål finns fem delmål som stegvis beskriver vad som ska ske för att det övergripande målet ska nås. Ett exempel är delmål fem som ställer krav på hälso- och miljöinformation för byggvaror.

1.5 Åtgärder giftfria kretslopp

Åtgärderna som beskrivs här är olika exempel på vad som kan krävas för att det föreslagna etappmålet ska uppfyllas. Trafikverken bör se exemplen som utgångspunkter att jobba vidare med i deras arbete med att ta fram strategin med åtgärder och indikatorer till år 2005. Åtgärderna som beskrivs här är inte bindande utan kan och bör anpassas till sektoreernas egna förutsättningar och var man står i det egna miljöarbetet.

Information om produkter och materials miljöpåverkan Byggvarudeklarationer/miljövarudeklarationer

Byggsektorns Kretsloppsråd har utarbetat en standard för byggvarudeklarationer - ett formulär för deklaring av byggvarors påverkan på såväl yttre som inre miljö. Deklarationen ska redovisa byggvarans miljöpåverkan under hela livscykeln - från råvaruuttag till återvinning. Ingående material, energiåtgång och råvaruuttag vid tillverkning, miljöpåverkan under driftsskedet, lämplig metod för demontering och återvinning är några av de uppgifter som ska framgå ur byggvarudeklarationen. Byggvarudeklarationerna kommer vara till hjälp vid val av material. De kommer dessutom att fylla en viktig funktion vid ombyggnad och rivning.

Åtgärd: Införande av byggvarudeklarationer eller miljövarudeklarationer för relevanta byggvaror i transportsektorn.

Indikator: Andel relevanta byggvaror med byggvarudeklaration/miljövarudeklaration. (relevanta enl. Byggsektorns kretsloppsråds definition)

Offentlig upphandling med miljökrav

Att ställa miljökrav vid offentlig upphandling är ett styrmedel med stor potential. Ett viktigt område för åtgärder är därför att utreda vilka faktorer som gynnar respektive missgynnar en ökad tillämpning av miljökrav i upphandling.

Åtgärd:

-Utreda vilka faktorer som bidrar respektive motverkar upphandling med miljökrav

- Ställ miljökrav vid upphandling

Indikator: Andel upphandlingar där miljökrav ställs

Minimera spridning och risk för spridning av hälso- och miljöfarliga ämnen och material

Åtgärd: Åtgärdande av de mest allvarliga konfliktpunkterna mellan vattentäkter och vägar eller järnvägar

Indikator: Andel av de mest allvarliga konfliktpunkterna mellan vattentäkter och vägar eller järnvägar som blivit åtgärdade

Åtgärd: Att ta fram verkspecifika riktlinjer för hur användningen av miljö- och hälsofarliga kemikalier ska minska.

Indikator: Mängd miljö- och hälsofarliga kemikalier som används per år (EEA-indikator)

Förorenade områden

Åtgärd: Förorenade områden som har koppling till transportsektorn ska kartläggas, riskklassas och åtgärdsbehov beskrivas.

Indikator: Andelen av det totala området med koppling till transportsektorn som har kartlagts, riskklassats och vars åtgärdsbehov blivit beskrivna.

Ändamålet är att följa upp hur stor del av all trafikrelaterad mark som har inventerats, kartlagts, klassats och åtgärdsbehovsbeskrivits med avseende på förorenad mark. Det är dock osäkert hur det "totala området" kan avgränsas.

Åtgärd: Åtgärdande av förorenade områden med koppling till transportsektorn.

Indikator: Antal åtgärdade förorenade områden av de som klassats som områden med mycket hög risk.

Utfasning av hälso- och miljöfarliga ämnen

Åtgärd: Riktlinjer för utfasning av hälso- och miljöfarliga ämnen ur den befintliga infrastrukturen bör upprättas inom respektive trafiksektor.

Indikator: Bör delas upp per ämne/material inom respektive trafiksektor

Etappmål	Hälsa- och miljörisker vid användning av material och kemikalier inom transportsektorn ska fortlöpande minska fram till år 2010 – en strategi med åtgärder och indikatorer för detta arbete ska tas fram och fastställas senast år 2005		
	Områden	Åtgärder <i>Åtgärderna som beskrivs här är exempel som är utgångspunkter att arbeta vidare med.</i>	Indikatorer
	Information om produkter och materials miljöpåverkan	Införande av byggvarudeklarationer eller miljövarudeklarationer för relevanta byggvaror.	Andel relevanta byggvaror med byggvarudeklaration/miljövarudeklaration. (relevanta enl. Byggsektorns kretsloppsråds definition)
	Offentlig upphandling med miljökrav	Utreda vilka faktorer som bidrar respektive motverkar upphandling med miljökrav Ställ miljökrav vid upphandling	Andel upphandlingar där miljökrav ställs
	Minimera spridning och risk för spridning av hälso- och miljöfarliga ämnen och material	Att ta fram trafikslagsspecifika riktlinjer för hur användningen av miljö- och hälsofarliga kemikalier ska minska.	Mängd miljö- och hälsofarliga kemikalier som används per år (EEA-indikator)
Åtgärdande av de mest allvarliga konfliktpunkterna mellan vattentäcker och vägar eller järnvägar		Andel av de mest allvarliga konfliktpunkterna mellan vattentäcker och vägar eller järnvägar som blivit åtgärdade	
	Förorenade områden	Förorenade områden som har koppling till transportsektorn ska kartläggas, riskklassas och åtgärdsbehov beskrivas	
Åtgärdande av förorenade områden med koppling till transportsektorn.		Antal åtgärdade förorenade områden av de som klassats som områden med mycket hög risk.	
	Utfasning av farliga ämnen	Utfasning av särskilt farliga ämnen ur befintlig infrastruktur	Bör delas upp per ämne/material inom respektive trafikslag

1.6 Förslag till nya etappmål resurssnåla kretslopp

Etappmål

I en första etapp ska transportsektorns *energi- och materialeffektivitet* fortlöpande öka fram till 2010
-en *strategi* med åtgärder och indikatorer för detta arbete ska tas fram och fastställas senast 2005

Etappmålet syftar till att åtgärder fortlöpande ska vidtas som minskar hälso- och miljöpåverkan från transportsektorns energi- och materialanvändning. Det innebär att trafikverken aktivt ska söka sådana åtgärder för hela sin sektor att genomföra. Framtagande av strategin med åtgärder och indikatorer ska ses som ett sätt att systematisera detta arbete.

Energi- och materialeffektivitet ska ses i livscykelperspektiv för de olika material och produkter som ingår och används i transportsektorn. Det innebär exempelvis att miljöpåverkan ska beaktas när det gäller produktion av energi. Särskilda bedömningar måste därför göras angående val av energikälla. Exempelvis bör den samlade miljöpåverkan av förnyelsebara respektive icke förnyelsebara alternativ vägas mot varandra i varje specifikt sammanhang.

Målet att ta fram och fastställa en strategi har koppling till delmålet om planeringsunderlag under miljö kvalitetsmålet en *God bebyggd miljö*. Strategin som ska tas fram ger den typ av planeringsunderlag beträffande hur energianvändningen skall effektiviseras som det bland annat ställs krav på i delmålet.

Etappmål

Miljöbelastningen från det totala material- och energianvändningen i transportsektorn ska i genomsnitt per år vara mindre under perioden 2004-2010 än under perioden 1996-2002

Etappmålet ovan sätter konjunkturoberoende gränser för det miljöbelastningen av material- och energianvändningen i transportsektorn, i relation till föregående periods material- respektive energianvändning. Därigenom ger etappmålen direkt incitament till hushållning med såväl material som energi. En bedömning av utvecklingen måste göras årligen eftersom etappmålet bygger på att den totala miljöbelastningen ska beräknas.

Etappmålet kan vara svårt att följa upp och kräver fortsatt metodutveckling.

1.7 Gällande mål om resurssnåla kretslopp från andra sammanhang

Målen i detta stycke berör transportsektorn i olika hög grad. De har olika status och kan komma att ligga till grund för målsättningar i strategin som ska tas fram enligt etappmålet om energi- och materialeffektivitet.

I ett delmål till miljö kvalitetsmålet god bebyggd miljö ges följande mål:
Halvera mängden deponerat avfall till 2005, räknat från 1994 års nivå, utan att den totala mängden avfall ökar.

Byggsektorns kretsloppsråd har för materialhushållning föreslagit det övergripande målet:

Mängden byggavfall som deponeras ska fram till år 2010 ha minskat till hälften jämfört med år 2003.

Under detta finns fyra delmål som ställer krav på kartläggning av deponiavfall från byggsektorn, framtagande av riktlinjer för kretsloppsanpassad avfallshantering vid nybyggnad och hantering av rivningsavfall, samt framtagande av riktlinjer för återvinning av betong, tegel och andra mineraliska material till anläggningsändamål.

Byggsektorns kretsloppsråd har för energihushållning föreslagit det övergripande målet:

Användningen av köpt energi i bostäder och lokaler ska år 2010 totalt ha minskat med 10 % jämfört med år 2000. Användningen av olja och el ska minska med 20 % under samma period.

Under detta finns fem delmål som beskriver hur det övergripande målet ska uppnås.

1.8 Åtgärder resurssnåla kretslopp

Åtgärderna som beskrivs här är olika exempel på vad som kan krävas för att de föreslagna etappmålen ska uppfyllas. Trafikverken bör se exemplen som utgångspunkter att jobba vidare med i deras arbete med att ta fram strategin för åtgärder och indikatorer till år 2005. Förslagen till åtgärder är inte bindande utan kan och bör anpassas till sektorernas egna förutsättningar och var man står i det egna miljöarbetet.

Utöver de åtgärder som anges här är även vissa åtgärder från ”giftfria kretslopp” relevanta t.ex. byggvarudeklarationer och miljökrav vid upphandling.

Fysisk planering

God fysisk planering kan ses som en faktor som skapar väl avvägda transportlösningar och bland annat kan hindra att infrastruktur byggs ”i onödan”. Åtgärder kan övervägas som utvecklar den fysiska planeringen i sig (planeringsprocessen, samråd etc.). Utöver det kan särskilt fokus riktas mot miljöpolitiska styrmedel i planering. Ett medel för att öka miljöhänsynen i planering är den svenska implementeringen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG, 27 juni 2001, om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan.

Åtgärder:

- *Utökad tillämpning och utveckling av miljöbedömning i planering för infrastruktur på nationell, regional och kommunal nivå. Miljöbedömningen ska belysa alla betydande miljöaspekter i planeringssituationen, samt i den mån det är relevant innehålla jämförelser mellan olika trafikslag.*

Indikator: Andel av projekt angående fysisk planering där SMB används
TERM 38 Implementation of SEA

Definitionen av vilka planer som ska tas med bör stämma helt överens med vilka planer som regeringen anser omfattas av EU-direktivet.

- *Översyn av miljöbalken: Utvärdering och utveckling av miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) för infrastrukturprojekt.* Miljöbalken ställer krav på genomförande av MKB för projekt i transportsektorn.
Indikator

Kunskapsunderlag om material- och energiförbrukning

Resultaten från livscykelanalyser ger trafikverken kunskapsunderlag inför upphandling och underhåll av infrastruktur.

Åtgärd: Åtgärder som bidrar till utökad tillämpning av livscykelanalyser (LCA) för produkter i transportsektorn

Indikator: Andel produkter som används i transportsektorn som genomgått livscykelanalyser i sitt sammanhang

Miljöanpassad projektering

Byggsektorns kretsloppsråd har tagit fram råd och riktlinjer för miljöanpassad projektering. Dessa kan utgöra en utgångspunkt för framtagande av sektorspecifika riktlinjer för miljöanpassad projektering.

Åtgärd: Att ta fram riktlinjer för miljöanpassad projektering och att tillämpa dessa

Indikator: Kontroll av framtagning av riktlinjer och uppföljning av tillämpning (andel av projekten som följer riktlinjerna för miljöanpassad projektering)

Återvinning och återanvändning

Åtgärd: Åtgärder för att öka andelen återvunna material av total användning

Indikatorer: Andelen av använt material som är återvunnet

- Mängd återvunnet och andel återanvänt avfall av olika typ
- Mängden avfall till deponi och total mängd genererat avfall
- Mängden avfall från skrotning av fordon t.ex. från flygplan, fartyg, tåg och arbetsfordon (EEA-indikator)

Uttag av naturgrus

Åtgärd: Framtagande av regionala riktlinjer för naturgrus användning/uttag

Indikator: Antal ton uttag av naturgrus per region och år och totalt per år

Etappmål	Transportsektorns energi- och materialeffektivitet ska fortlöpande öka fram till 2010, för att minska hälso- och miljöpåverkan från transportsektorns energi- och materialanvändning. - en strategi med åtgärder och indikatorer för detta arbete ska tas fram och fastställas senast 2005		
	Områden	Åtgärder	Indikatorer
		Åtgärderna som beskrivs här är exempel som är utgångspunkter att arbeta vidare med.	
	Fysisk planering	Utökad tillämpning och utveckling av miljöbedömning i planering för infrastruktur på nationell, regional och kommunal nivå	
		Översyn av miljöbalken: Utvärdering och utveckling av miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) för infrastrukturprojekt	
	Kunskapsunderlag om material- och energiförbrukning	Utökad tillämpning av livscykelanalyser (LCA) för produkter i transportsektorn	Andel produkter som används i transportsektorn som genomgått livscykelanalyser i sitt sammanhang
	Miljöanpassad projektering	Att ta fram riktlinjer för miljöanpassad projektering och att tillämpa dessa	Kontroll av framtagning av riktlinjer och uppföljning av tillämpning
	Återvinning och återanvändning	Öka andelen återvunnet material av total användning	Mängd återvunnet och andel återanvänt avfall av olika typ Mängden avfall till deponi och total mängd genererat avfall Mängden avfall från skrotning av fordon t.ex. från flygplan, fartyg, tåg och arbetsfordon (EEA-indikator)
	Naturgrus användning/uttag	Framtagande av regionala riktlinjer för naturgrus användning/uttag	Antal ton uttag av naturgrus per region och år och totalt per år

1.9 Översiktlig konsekvensbedömning gentemot andra målområden under delmålet ”God miljö”

För alla målområden (med vissa undantag för buller, se nedan) gäller att åtgärder som bidrar till giftfria och resurssnåla kretslopp i många fall även bidrar till de övrigas uppfyllande. För svaveldioxid, flyktiga organiska ämnen (kolväten) och luftföroreningar kan det sägas bero på att dessa typer av påverkan skulle kunna ingå i etappmålet att minimera hälso- och miljörisker vid användning av material och kemikalier i infrastrukturen. Utsläpp av klimatpåverkande gaser kan i en vidare tolkning av hälso- och miljörisker också ingå i denna grupp, samtidigt som de delvis kan omfattas av etappmålet om energieffektivisering för att minska utsläpp.

Undantag är exempelvis när återanvändning kräver transporter vilka ger upphov till emissioner. Det innebär konflikt mellan resurshushållningsmål och emissionsmål. Ett styrmedel som påverkar utfallet i exemplet är den höjda avfallsskatten som gynnar resurshushållningsmålet genom att ge ökat ekonomiskt incitament till återvinning/återanvändning.

Det finns även risk för målkonflikter mellan resurshushållning och giftfri miljö när det gäller hantering av ballastmassor. Använda ballastmassor kan innehålla föroreningar som riskerar att spridas om ballastmassorna återanvänds i ett nytt sammanhang.

När det gäller natur- och kulturmiljö finns inte lika enkla samband.

Buller

Det finns risk för konflikt mellan etappmål för buller och användning av material och energi. Detta gäller i de fall bullerdämpande åtgärder genomförs vilka kräver ökad material och energianvändning. Bullerskydd av olika slag kräver olika mycket resursanvändning. För att minimera risken för konflikt bör material- och energispekterna från början ingå när bullerdämpande åtgärder diskuteras. Framför allt bör dessa frågor behandlas i tidiga planeringsskeden för att ge möjligheter att genom god planering minska behovet av tex. särskilda bullerdämpande åtgärder.

Natur- och kulturmiljön

Synergieffekter med styrmedel

Flera av styrmedlen som är aktuella för att minska negativ påverkan när det gäller resursanvändning är även betydelsefulla för andra målområden inom det transportpolitiska delmålet En god miljö. Exempel på sådana är bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan, miljökonsekvensbeskrivning, livscykelanalys (beroende på avgränsning) och även bygg- och miljövarudeklarationer. Satsningar på dessa styrmedel kan således ge synergistiska effekter när det gäller uppfyllnad av olika mål under delmålet en god miljö.

1.10 Översiktlig konsekvensbedömning gentemot andra transportpolitiska delmål

Tillgängligt transportsystem och positiv regional utveckling

Risk för konflikt pga målet kräver välutbyggt regionalt infrastruktursystem.

Lösning: God planering: Vilka är de egentliga problemen? Är infrastruktur lösningen? Finns det alternativa mindre resursslösande lösningar?

Hög transportkvalitet

Risk för konflikt pga att hög transportkvalitet i många fall innebär mer infrastruktur. Lösning: Söka vägar att förbättra kvalitén utan att behöva bygga ut.

Säker trafik

Risk för konflikt eftersom lösningar för att göra trafiken säkrare omfattar infrastruktursatsningar för att bl.a. undvika mötande trafik. Lösning: Beakta material och energiaspekterna i sökandet efter lämpliga säkerhetslösningar.

Jämställt transportsystem

SIKA har gjort bedömningen att föreslagna etappmål för jämställt transportsystem inte bör vara i stark konflikt med delmålet en god miljö (eller övriga delmål).

(SIKA Rapport 2002:5)