

Regeringskansliet  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## **Transportstyrelsens svar på remiss av Miljömålsberedningens betänkande om etappmål och Naturvårdsverkets rapport Miljömålen på ny grund**

Miljödepartementet har skickat två dokument som rör miljö kvalitetsmålen på remiss – det ena är Miljömålsberedningens betänkande ”Etappmål i miljömålssystemet” (SOU 2011:34), det andra är Naturvårdsverkets rapport ”Miljömålen på ny grund” (rapport 6420). Nedan lämnas Transportstyrelsens synpunkter på de remitterade dokumenten.

### **Naturvårdsverkets rapport Miljömålen på ny grund**

#### **Allmänna synpunkter**

Samrådsförfarandet har skett på olika sätt för olika myndigheter, och för olika mål som Naturvårdsverket ansvarar för. Återkopplingen till myndigheter som lämnat synpunkter på t.ex. målpreciseringarna har inte alltid varit tillfredsställande.

Det är viktigt att det görs en likvärdig tolkning av måluppfyllelsen för de olika målen – vad innebär det att förutsättningarna för att uppnå målen ska finnas på plats? Ska beslut vara fattade (t.ex. på EU-nivå) eller ska besluten dessutom vara genomförda? Det är också viktigt att uppföljningen av de olika miljö kvalitetsmålen är sammankopplad så att samma bedömning görs där målen eller preciseringarna överlappar.

#### **Preciseringar för Begränsad klimatpåverkan**

Transportstyrelsen har inga synpunkter på preciseringarna för detta mål, men instämmer i den diskussion som förs av Naturvårdsverket om att utveckla ytterligare preciseringar med en närmare tidshorisont (år 2050 och 2100).

### **Preciseringar för Gifrfri miljö**

Precisering nr 3 om användningen av särskilt farliga ämnen anger att ”Användningen av särskilt farliga ämnen har så långt som möjligt upphört ... Till särskilt farliga ämnen räknas kvicksilver, kadmium och bly”. Flertalet mindre luftfartyg och några helikoptertyper använder idag flygbensin som innehåller bly, och utsläppen från denna användning stod år 2009 för ca 20 procent av Sveriges totala utsläpp av bly till luft. Vilket flygbränsle som är godkänt att använda i dessa mindre luftfartyg anges i fartygets tekniska specifikationer. Av säkerhetsskäl är det inte tillåtet, och ibland inte ens tekniskt möjligt, att byta ut ett blyat flygbränsle mot ett oblyat. Detta innebär att ett eventuellt totalförbud mot användningen av blyat flygbränsle skulle kräva omfattande konverteringar av befintliga motortyper för att möjliggöra användningen av andra typer av flygbränsle. Om en konvertering av befintlig motor inte är möjlig måste hela motorn, eller eventuellt hela luftfartyget, bytas ut. I det fall den aktuella preciseringen inbegriper ett förbud mot användning av blyat flygbränsle behöver ett arbete påbörjas för att informera flygbranschen om det kommande förbudet. Eventuella regelverk och styrmedel behöver också tas fram i god tid innan ett eventuellt förbud träder i kraft.

### **Preciseringar för Levande sjöar och vattendrag**

Ett av förtydligandena till precisering nr 4 om främmande arter föreslås i rapporten få följande lydelse: ”Fartyg i insjöfart har vidtagit lämpliga åtgärder grundade på riskanalyser enligt riktlinjer som stödjer barlastkonventionen”. Begreppet ”insjöfart” används inte, varför texten bör omformuleras till ”nationell trafik”. Vidare utgör inte alla fartyg en risk för spridning av främmande arter, varför preciseringen endast bör omfatta de fartyg som faktiskt utgör en reell risk. Transportstyrelsen föreslår därför att förtydligandet omformuleras enligt följande: ”Fartyg i nationell trafik som utgör en källa för spridning av främmande arter har, om så behövs, vidtagit åtgärder för att minska spridningen i enlighet med barlastvattenkonventionen”.

Dessutom önskar Transportstyrelsen lägga till ett förtydligande (till precisering nr 4) med följande lydelse: ”Fartyg i svenska vatten har vidtagit åtgärder för att minska spridning av främmande arter genom påväxt på fartygsskrov i enlighet med de beslutade internationella riktlinjerna för biofouling”.

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

Transportstyrelsen är positiv till att man i förslaget till precisering nr 4 om främmande arter anger att sjöfarten ska bedrivas så att spridningen av främmande arter förhindras.

Ett av förtydligandena till precisering nr 4 om främmande arter föreslås i rapporten få följande lydelse: ”Alla fartyg i internationell trafik som anlöper

svenska hamnar har godkända tekniska system för behandling av barlastvatten som förhindrar spridning av främmande arter. När barlastvattenkonventionen träder i kraft 2016 skall barlastvatten behandlas i enlighet med konventionen.” Barlastvattenkonventionen kommer att träda i kraft tolv månader efter det att den blir ratificerad, dvs. det går inte säkert att säga vilket årtal som kommer att bli aktuellt, varför årtalsangivelsen bör tas bort i texten. Transportstyrelsen föreslår därför att förtydligandet omformuleras enligt följande: ”När barlastkonventionen träder i kraft ska alla fartyg i internationell trafik som anlöper svenska hamnar uppfylla konventionens krav på hantering av barlastvatten för att minska spridning av främmande arter.”

Ett annat förtydligande till precisering nr 4 föreslås i rapporten få följande lydelse: ”Fartyg i nationell sjöfart har, om så behövs, vidtagit lämpliga åtgärder grundade på riskanalyser enligt frivilliga riktlinjer som stödjer barlastvattenkonventionen.” Begreppet ”nationell sjöfart” bör ersättas med ”nationell trafik” för att vara konsekvent. Alla fartyg utgör som tidigare nämnts inte en risk för spridning av främmande arter, varför det endast bör omfatta de fartyg som faktiskt utgör en reell risk. Transportstyrelsen föreslår därför att förtydligandet omformuleras enligt följande: ”Fartyg i nationell trafik som utgör en källa för spridning av främmande arter har, om så behövs, vidtagit åtgärder för att minska spridningen i enlighet med barlastvattenkonventionen”.

Dessutom önskar Transportstyrelsen lägga till ett förtydligande (till precisering nr 4) med följande lydelse: ”Fartyg i svenska vatten har vidtagit åtgärder för att minska spridning av främmande arter genom påväxt på fartygsskrov i enlighet med de beslutade internationella riktlinjerna för biofouling”.

Ett av förtydligandena till precisering nr 8 om hållbart nyttjande föreslås i rapporten få följande lydelse: ”Sjöfarten bedrivs så att avfallet ombord tas om hand och så att utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen inte sker.” Fokus bör inte enbart läggas på utsläpp av olja. Här bör man belysa och ge några exempel på andra skadliga ämnen som är minst lika viktiga. Transportstyrelsen föreslår därför att förtydligandet omformuleras enligt följande: ”Sjöfarten bedrivs så att avfallet tas om hand och så att otillåtna utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som exempelvis kemikalier, plast, miljöskadliga lastrester, toalettavfall m.m. inte sker”.

Ett annat förtydligande till precisering nr 8 föreslås i rapporten få följande lydelse: ”Marint skräp minimeras och tas om hand i särskilt drabbade områden.” Är dessa områden särskilt utpekade? De bör definieras tydligare, eller så bör den sista delen av meningen strykas helt. Risken finns annars att det marina skräpet tillåts öka i de övriga, ej utpekade, områdena.

### **Preciseringar för Storslagen fjällmiljö**

Transportstyrelsen har tidigare framfört synpunkter till Naturvårdsverket på precisering nr 6 om hållbart nyttjande och hänsyn, vilken enligt Naturvårdsverkets förslag bör ha lydelsen: ”Buller i fjällen från motordrivna fordon i terräng och luftfartyg minskar”. Transportstyrelsen tolkar detta som att det är det totala bullret i hela fjällområdet som ska minska. Luftfartsstyrelsen genomförde år 2007, på uppdrag av regeringen, en kartläggning av bullret från luftfartyg i fjällen vilken visade att det flygrelaterade bullret då var försumbart i berörda skyddade fjällområden. Den utredning av ljudnivåer i Dalafjällen som genomfördes under 2009 fokuserade främst på buller från skotertrafik, men nämner även störande ljud från höghöjdsflyg över fjällområden.

Den föreslagna preciseringen kräver ytterligare förtydliganden. Om målsättningen är att det generella bullret i fjällen ska minska krävs förtydliganden bland annat av vilket referensår som avses, vilka mått eller indikatorer som bör användas för uppföljningen, vilka områden som berörs samt vilken nivå bullret ska minska till. Formuleringen av preciseringen kräver således utökade utredningar av dagens bullernivåer, eller antalet bullerstörande händelser, i berörda fjällområden samt uppföljande utredningar för att ta reda på hur bullret utvecklas.

Transportstyrelsens tidigare synpunkter på ovanstående precisering finns inte med i bilaga 2 med avvikande meningar, vilket bör åtgärdas.

Vad gäller buller från skotertrafik så är de föreslagna preciseringarna främst inriktade på hur skoterlederna ska dras, att skoter- och terrängkörning ska ske i enlighet med terrängkörningslagen och allemansrätten och att hänsyn ska tas ur bullersynpunkt vid projektering. Dessa formuleringar ger inga tydliga incitament för att arbeta med bulleremissionerna från själva fordonen, vilket vore önskvärt.

### **Preciseringar för God bebyggd miljö**

Flera av de föreslagna preciseringarna (nr 2, 3, 5 och 7) rör transporteffektiv samhällsplanering, vilket är ett viktigt område för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Preciseringarna är dock generellt väldigt breda och riskerar därmed att bli svåra att följa upp. Preciseringarna i miljömålssystemet bör vara uppföljningsbara och kopplas till förslag på hur uppföljning ska ske, vilka data som finns och kan användas samt vilka indikatorer som finns eller behöver tas fram. Att som för precisering nr 2 och 3 följa upp huruvida kommunerna har tillgång till planeringsunderlag ger snarare en utvärdering av själva verktyget än av miljötillståndet. Transportstyrelsen instämmer därför i rapportens kommentar om att indikatorer även behöver tas fram för att bedöma ”den faktiska utvecklingen” av olika aspekter i den bebyggda miljön. För precisering nr 3 bör

man t.ex. följa upp den faktiska minskningen av långväga transporter i tätorter, liksom tillgången till attraktiv kollektivtrafik och gång- och cykelmöjligheter.

I förtydligandet till precisering nr 8 om hälsa och säkerhet anges bl.a. att ”alla byggnader uppfyller minimikraven för bullerskydd vid nybyggnad, eller att de i undantagsfall avviker från kraven med högst 5 dB”. Denna formulering är oklar – om preciseringen avser att de av riksdagen fastställda riktvärdena för buller i nybyggnation inomhus ska innehållas, så bör detta tydligt framgå.

I förtydligandet till samma precisering anges vidare att ”trafikbullernivåerna utomhus vid bostadsmiljöer som utsätts för buller överskridande riktvärdena har till år 2020 minskat med minst 5 dB(A) jämfört med 1998”. Här krävs ett klagörande av vad som avses med begreppet ”trafikbullernivåer”. Om det är både ekvivalent- och maximalljudnivåer som avses bör detta tydligt framgå.

Det tidigare delmålet (under God bebyggd miljö) för trafikbuller var formulerat som att *antalet människor* som utsätts för bullerstörningar över riktvärdena skulle ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med 1998. När detta delmål nu ersätts med en precisering som istället mäter *antalet decibel* så innebär detta i praktiken en tydlig skärpning av målnivån, något som framförallt kommer att kräva ett intensifierat arbete med att minska bullret från väg- och järnvägstrafiken.

Förtydligandet om trafikbullernivåer är utformat som ett etappmål snarare än som en precisering – man beskriver en samhällsomvandling istället för ett tillstånd i miljön. Förtydligandet anger också en minskning av antalet dB, medan indikatorerna som ska användas för uppföljning mäter ”besvär av trafikbuller” och antalet sömnstörda. Transportstyrelsen anser att uppföljningsmåten tydligare bör mäta det som faktiskt anges i förtydligandet, och instämmer därför i rapportens kommentar om att ”det finns ett stort behov av att komplettera de befintliga indikatorerna ... med uppföljning av faktisk exponering av trafikbuller”.

### Övriga synpunkter

På s 139 i rapporten bedöms att utsläppen av kväveoxider från den internationella sjöfarten inom EU kommer att stiga med ca 45 procent mellan år 2000 och år 2020. Man gör också bedömningen att åtgärder mot sjöfartens utsläpp inte kommer att hinna påverka möjligheten att nå målet Ingen övergödning. Transportstyrelsen undrar om man här har beaktat de kväveoxidkrav som år 2008 infördes i Annex VI i MARPOL? I annat fall bör bedömningarna revideras.

På s 149 i rapporten anges att det är svårt att få gehör för strängare regelverk för insjöfart på grund av höga kostnader för barlastvattenhantering. Transportstyrelsen anser att denna formulering är missvisande och bör strykas. Barlastvattenkonventionens krav gäller även för internationell trafik som anlöper svenska insjöar och för den trafiken finns det inget belägg för att det skulle behövas ett strängare regelverk. Nationell trafik regleras inte av barlastvattenkonventionen, men om det skulle visa sig att den trafiken skulle utgöra en risk för spridning av främmande arter behöver det regleras särskilt.

På s 166 i rapporten anges att barlastvattenkonventionen kommer att träda i kraft 2015. Konventionen kommer dock att träda i kraft tolv månader efter det att den ratificeras, vilket betyder att det inte säkert går att ange vilket årtal som kommer att bli aktuellt. Årtalsangivelsen bör därför strykas.

På s 169 i rapporten står att "Problemen i sjöfartssektorn måste behandlas på ett integrerat sätt, internationellt och nationellt, i enlighet med arbetsmetoden "Rena fartygsansatsen" (Clean Ship Approach) för uthållig sjöfart". Transportstyrelsen anser att det finns andra, och mer välbekanta, arbetsmetoder är Clean Ship Approach och att man därför inte bör låsa fast sig vid denna. Om meningen ska vara kvar så bör det endast vara ett exempel på en arbetsmetod som kan användas och inte vara ett måste för vårt fortsatta arbete inom sjöfartssektorn. Transportstyrelsen föreslår därför följande omformulering: "Problemen i sjöfartssektorn bör, för att få bästa möjliga miljöeffekter, behandlas på ett integrerat sätt, internationellt och nationellt, t.ex. genom att använda arbetsmetoden "Rena fartygsansatsen" (Clean Ship Approach) för uthållig sjöfart".



## Miljömålsberedningens betänkande Etappmål i miljömålssystemet

### Allmänna synpunkter

Miljömålsberedningens betänkande innehåller förslag till ett begränsat antal etappmål inom miljömålssystemet. För att få ett heltäckande system med tillräcklig styrande verkan behöver fler etappmål formuleras, och detta bör göras skyndsamt för att inte miljöarbetet, på alla nivåer i samhället, ska tappa fart.

I Miljömålsberedningens direktiv anges att alla etappmålsförslag ska vara konsekvensanalyserade. Transportstyrelsen anser att detta är av stor vikt, så att miljöpolitiken kan genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. I vissa fall har arbetet med framtagande av etappmål inte levt upp till detta krav. För vissa etappmål har det bevisligen funnits konsekvensutredningar och andra underlag som beredningen inte tagit hänsyn till, vilket är anmärkningsvärt. Samtidigt är det viktigt att kravet på konsekvensanalyser inte leder till att beslut om viktiga etappmål, åtgärder och styrmedel försenas, med försämrad miljö som följd. Om kravet på samhällsekonomiska analyser är ett hinder för ett snabbt framtagande av etappmål, bör ytterligare resurser tilldelas av regeringen för att genomföra sådana. Riskerna finns annars att etappmål endast formuleras på områden där det finns färdiga konsekvensutredningar (förmodligen ganska få områden), och inte i första hand på områden där de behövs för att uppfylla miljö kvalitetsmålen.

I flera fall föreslår Miljömålsberedningen ytterligare utredningar innan olika etappmål kan beslutas. Det är viktigt att man hittar sätt att effektivisera denna process, så att man inte fastnar i ett onödigt långdraget utredande.

Miljömålsberedningen har en viktig uppgift i att lämna förslag till regeringen om hur miljö kvalitetsmålen och generationsmålet kan nås. På s 25 i betänkandet skriver dock beredningen att ”Utgångspunkten är att alla aktörer arbetar framåt utan att avvakta en eventuell behandling av frågorna i Miljömålsberedningen eller eventuellt kommande etappmål.” Detta kan tolkas som att beredningen tonar ner och backar från sin roll som drivande i arbetet att ta fram förslag till strategier, åtgärder och styrmedel för att nå miljö kvalitetsmålen. Det är viktigt att så inte sker, utan att beredningen aktivt och kraftfullt bidrar till att driva arbetet för måluppfyllelse framåt. På samma sätt som Naturvårdsverket är samlade instans för uppföljningsarbetet inom miljömålssystemet, bör det finnas en samlade instans för arbetet med att uppnå målen. Miljömålsrådet har tidigare

varit en sådan samlade instans – om inte Miljömålsberedningen har möjlighet att överta denna roll, finns risk att miljömålsarbetet tappar styrfart. Ett alternativ, om än mindre önskvärt, är i sådana fall att regeringen ger andra myndigheter en större roll i utformandet av strategier och etappmål.

Samtidigt är Transportstyrelsen positiv till att beredningen lyfter fram möjligheten för myndigheter att inom ramen för sin uppgift formulera verksamhetsmål som bidrar till att miljömålen nås (s. 30-31). Detta harmoniserar väl med det som sägs i senaste miljömålspropositionen (prop. 2009/10:155) om att allt miljöarbete som sker inom myndigheten är att beakta som arbete för att uppnå miljö kvalitetsmålen. Med sådana verksamhetsmål kan arbetet med miljö kvalitetsmålen kopplas mer konkret till kärnverksamheten och därmed vinna större förankring inom organisationen.

Om etappmålen ska innebära tydliga steg på vägen till måluppfyllelse behöver de vara så specifika som möjligt. Så är inte fallet med flera av de föreslagna etappmålen. Även om etappmålen uppfylls finns inga garantier för att slutmålen uppnås, och uppföljningen av målen kan bli svår att genomföra.

"Relevanta myndigheter" ska delta i arbetet med att ta fram etappmål inom andra områden än de som beredningen pekat ut – det är viktigt att alla myndigheter som så önskar får möjlighet att delta i detta arbete. För Transportstyrelsens del är t.ex. etappmålsarbetet inom Storslagen fjällmiljö av intresse, vad gäller buller från skotrar och luftfart. Även God bebyggd miljö är av intresse vad gäller bullerfrågorna. Transportstyrelsen ser därmed positivt på förslaget att berörda myndigheter (vilket alltså bör inkludera Transportstyrelsen) ges möjlighet att, inom ramen för uppdragen att ta fram strategier för dessa miljömål, även föreslå etappmål.

### **Etappmål om begränsade utsläpp av gränsöverskridande luftföroreningar i Europa (kap 7.4.1)**

Transportstyrelsen är positiv till detta etappmålsförslag, och kan bidra med expertkompetens för att uppnå målet. Etappmålet är dock formulerat så att det är de specifikt svenska insatserna som ska ha bidragit till EU:s beslut om ytterligare utsläpps begränsningar. Detta är svårt att följa upp eftersom beslut på EU-nivå tas i en process där alla medlemsländer är inblandade. Dessutom har det ingen betydelse för miljö tillståndet vem som har bidragit mest till beslutet. Transportstyrelsen föreslår därför att etappmålsformuleringen ändras till "Senast år 2014 har EU beslutat om att...".



**Etappmål om luftföroreningar från sjöfarten (kap 7.4.2)**

Etappmålet andra stycke rör ekonomiska styrmedel för sjöfarten i Östersjön och Nordsjön. Det är dock oklart om förslaget att utreda ekonomiska styrmedel gäller alla luftföroreningar, eller bara NO<sub>x</sub> (på s. 62, sista stycket, står att det gäller NO<sub>x</sub>, men i själva etappmålet talar man om luftföroreningar i allmänhet).

Det är viktigt att uppdraget till Transportstyrelsen om att utreda införandet av ekonomiska styrmedel ges en öppen formulering, så att man kan göra en bred utredning av flera tänkbara lösningar (skatter, avgifter eller regleringar är också möjliga). Med tanke på frågans komplexitet är det också viktigt att Transportstyrelsen ges tillräcklig tid för att utreda den på ett bra sätt. Uppdraget bör ges till Transportstyrelsen i samverkan med Sjöfartsverket, Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten – detta bl.a. för att säkerställa tillräckliga resurser och kompetens inom det miljöekonomiska området.

**Luftföroreningar från vägtrafiken och arbetsmaskiner (kap 7.5.2)**

Miljömålsberedningen föreslår att Transportstyrelsen ges i uppdrag att, i samverkan med Naturvårdsverket, skapa ett etappmål för minskade luftföroreningar från vägtrafik och arbetsmaskiner. Transportstyrelsen är positiv till förslaget, men anser att även Trafikverket bör inkluderas i uppdraget eftersom de har viktig kompetens på detta område. Det är särskilt viktigt att Trafikverket involveras i arbetet då man i beredningen uttrycker att det är luftföroreningar i trafiken, inte bara utsläppen från fordonen, som avses – detta innebär att infrastrukturfrågor blir en viktig aspekt.

Transportstyrelsen är i övrigt positiv till att arbetsmaskiner föreslås ingå i etappmålet. Här bör även en dialog föras med Arbetsmiljöverket med tanke på det tillsynsansvar de har över entreprenader. Om det finns potentiella intressekonflikter eller synergimöjligheter mellan säkerhet på arbetsplatsen och miljöaspekter bör dessa identifieras.

**Etappmål om särskilt farliga ämnen (kap 8.4.1)**

Det föreslagna etappmålet anger bl.a. att särskilt farliga ämnen ska vara föremål för prövning eller beslut om utfasning under gällande regelverk inom alla användningsområden senast år 2018. Flertalet mindre luftfartyg och några helikoptertyper använder idag flygbensin som innehåller bly, och utsläppen från denna användning stod år 2009 för ca 20 procent av Sveriges totala utsläpp av bly till luft. Vilket flygbränsle som är godkänt att använda i dessa mindre luftfartyg anges i fartygets tekniska specifikationer. Av säkerhetsskäl är det inte tillåtet, och ibland inte ens tekniskt möjligt, att byta ut ett blyat flygbränsle mot ett oblyat. Detta innebär att ett eventuellt totalförbud mot användningen av blyat flygbränsle skulle kräva omfattande konverteringar av befintliga motortyper för att möjliggöra användningen av andra typer av flygbränsle. Om en konvertering

av befintlig motor inte är möjlig måste hela motorn, eller eventuellt hela luftfartyget, bytas ut. I det fall det aktuella etappmålet inbegriper ett förbud mot användning av blyat flygbränsle behöver ett arbete påbörjas för att informera flygbranschen om det kommande förbudet. Eventuella regelverk och styrmedel behöver också tas fram i god tid innan ett eventuellt förbud träder i kraft.

### **Biologisk mångfald (kap 10)**

I detta kapitel föreslås inga mål rörande förändrad markanvändning och fragmentering av landskapet – det är viktigt att sådana tas fram i samband med strategin för hållbar markanvändning, och att transportinfrastrukturens konsekvenser för den biologiska mångfalden då uppmärksammas.

### **Etappmål om invasiva främmande arter (kap 10.5.2)**

Miljömålsberedningen anger på s 144 i betänkandet att det är angeläget att regeringen ger ”berörda myndigheter” i uppdrag att inleda arbetet med att kartlägga och bedöma de invasiva arternas effekter i Sverige. Transportstyrelsen utgår från att man kommer att räknas till dessa berörda myndigheter.

Transportstyrelsen ställer sig frågande till att det, enligt föreslagen etappmålsformulering, endast är EU som ska verka drivande i det internationella arbetet. Transportstyrelsen lämnar följande förslag till tillägg till etappmålet: ”Sverige ska aktivt verka internationellt för att minska spridningen av främmande arter genom att främja möjligheten för andra stater att skyndsamt ratificera barlastvattenkonventionen samt verka för den nationella tillämpningen av riktlinjerna för att minska spridning av främmande arter genom påväxt på fartygsskrov”.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert, efter föredragning av miljöhandläggare Camilla Hållén. Medverkande i ärendets handläggning har varit Karin Fransson, sjöfartsavdelningen, Therese Sjöberg och Marie Hankanen, luftfartsavdelningen, Lina Andersson, Marie Malmenius och Mats Andersson, väg- och järnvägsavdelningen, Helen Jakobsson, enhetschef GD-Staben och Jacob Gramenius, stabschef GD-Staben.

Staffan Widlert