

Transportstyrelsens åtgärdslista 2018

I nedanstående tabell beskrivs de åtgärder som Transportstyrelsen kommer vidta, utöver löpande verksamhet, för att bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

* nummer inom parentes: löpnummer i fyraårsplanen

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai Kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-18 52 56

transportstyrelsen.se
kontakt@transportstyrelsen.se

Jenny Ryman
jenny.ryman@transportstyrelsen.se
010-495 41 64

Nr *	Åtgärd	Genomförande	Problembeskrivning och syfte	Förväntad effekt	Miljö kvalitetsmål	Tidplan
A (2)	Möjliggöra för efterinstallation av kväverenningsutrustning (SCR) ombord på fartyg.	Arbeta för att anpassa de internationella regelverken genom att driva frågan i IMO.	Efter 2021 ska fartyg som går inom kontrollområde för kväve klara utsläppsgränser (Tier III). Enligt nuvarande regelverk ska motor och kväverenningsutrustning (SCR) vara certifierade tillsammans. Detta försvårar för de som vill efterinstallera SCR med en befintlig motor.	Gynna teknikutveckling avseende reningsutrustning och gynna sjöfarten genom att göra det enklare för fler fartyg att efterleva kväverenningskraven och gå i trafik inom NECA. Detta kan leda till större överflyttning av transporter till sjöfarten.	Begränsad klimatpåverkan, Ingen övergödning	2018-2020
B (3)	Utreda om reningsutrustning för toalettavfall på fartyg klarar utsläppsgränsvärdena i enlighet med typgodkännandekrav.	Genom samverkan med bransch utreda om reningsverk för toalettavfall på fartyg klarar utsläppsgränsvärdena i enlighet med typgodkännandekrav även efter en viss tid samt kartlägga vad som är orsaken till eventuella problem.	Fartyg ska ha typgodkänd reningsutrustning för behandling av toalettavfall som ska klara specifika utsläppsgränsvärden. Vi har fått indikationer om att utrustning inte klarar av att rena till de nivåer som de är typgodkända för. Inga kontroller görs idag av utrustningens reningseffektivitet och det finns därmed en osäkerhet kring utrustningens tillförlitlighet.	Säkerställa att utsläpp från fartyg följer satta gränsvärden.	Ingen övergödning, Hav i balans, Levande sjöar och vattendrag	2018-2020
C (6)	Begränsning av utsläpp av ämnen med hög viskositet i samband med tankrengöring ombord på fartyg.	Driva frågan vidare för att få till ändringar i internationella regelverk (Marpol, annex II i samverkan med KBV och NV).	Utsläpp av högviskosa ämnen i samband med tankrengöring har uppmärksammats som ett problem i norra Europa då det flutit i land på stränder.	Minskade utsläpp av högviskosa ämnen till vatten	Giftfri miljö	2018-2020
D (5)	Minska ”osynliga utsläpp”, inklusive oljehaltigt vatten från fartyg.	En kartläggning genomförs för att undersöka vad dessa utsläpp består av och om de är skadliga.	Från sjöfarten kan det förekomma utsläpp som idag inte är kända och kvantifierade. Det kan t.ex. handla om förorenat länsvatten, med oljenivåer under gränsvärdena	Minskade utsläpp av olja och andra, idag inte kartlagda, utsläpp till vatten	Giftfri miljö, Hav i balans, Levande sjöar och	2018

		Åtgärden är beroende av att det tillförs medel till kartläggningen.			vattendrag, Ingen övergödning	
E (9)	Bunkring av alternativa bränslen	Framtagande av riktlinjer för bunkring av alternativa bränslen, LNG, metanol. Bidra i det internationella arbetet, t.ex. inom Helcom, med framtagande av harmoniserade riktlinjer.	Riktlinjer för LNG-bunkring. Bunkring av alternativa bränslen saknas. Harmoniserade riktlinjer för bunkring ökar förutsättningarna för övergång till alternativa bränslen.	Främja användningen av alternativa bränslen inom sjöfarten	Begränsad klimatpåverkan	2018-2020
F (13)	Utbildningskrav i våra föreskrifter gällande brandövningar	Ändra våra föreskrifter för att möjliggöra träning med miljövänliga alternativ, t.ex. såpa, vid brandövningar.	I våra föreskrifter finns krav på att öva med lätt- och tungskum men det finns miljövänliga alternativ.	Minska miljöpåverkan vid brandövningar i samband med utbildning av sjömän.	Giftfri miljö	2018
G (14)	Återvinning av fritidsbåtar	Utreda hur ett system kan utvecklas för att säkra återvinning av fritidsbåtar, t.ex. genom införande av producentansvar.	Det finns inget system med producentansvar för fritidsbåtar. Ansvaret för skrotning ligger hos den sista ägaren och kostnaderna som är förknippade med detta kan medföra att uttjänta fritidsbåtar inte omhändertas och återvinns på ett miljövänligt sätt.	Minska risk för miljöpåverkan från uttjänta fritidsbåtar som inte omhändertas.	Giftfri miljö	2018-2020
H (22)	Öka kunskapsnivån angående vilken miljöpåverkan användandet av drönare kan ge.	Utreda drönarnas roll i det framtida transportsystemet med fokus på miljöfrågan.	Det förutspås att användandet av drönare kommer att öka kraftigt de närmaste åren. Den ökade användningen kan ur miljösynpunkt vara positiv då drönare kan komma att ersätta viss helikoptertrafik vilket kommer att leda till mindre utsläpp till luft och mindre buller. Dock kan framtagande och användning av ett stort antal batterier ha en negativ miljöpåverkan. Ett ökat antal drönare kan	Att höja kunskapen om drönares eventuella miljö- och hälsopåverkan och genom det också innefatta eventuella miljö- och hälsoaspekter av användandet av drönare som en parameter när myndigheten fattar beslut	Begränsad klimatpåverkan Säker strålmiljö God bebyggd miljö	2018

			också skapa nya miljöproblem genom ett ökat buller från lågt svävande farkoster överallt i samhället. Syftet är därför att utreda hur drönarnas roll kan komma att se ut samt att klargöra och om möjligt göra avvägningar mellan positiva och negativa miljöeffekter till följd av ett ökat användande av drönare. Syftet är också att utreda om strålningen från drönartrafiken kan påverka hälsan negativt.	angående användning, med mera.		
I (ny)	FoI-projekt om manipulering av avgaser, tunga fordon	Analysera problemet med manipulation av avgaser från tunga fordon – i vilken omfattning förekommer manipulation och vilka åtgärder finns det? Projektet är begränsat till nationella åtgärder även om resultatet kan komma till nytta för det internationella arbetet där Transportstyrelsen medverkar.	De senaste avgaskraven för tunga fordon (tung lastbil och bussar) infördes 1 januari 2014. Det innebär att alla tunga fordon måste uppfylla euro VI (avgasnormen) för att få köras i trafik. Motor- och fordonstillverkare har gjort stora investeringar i avgasreningsutrustning för att uppfylla de stränga avgaskraven. Det har kommit flera signaler om att avgasreningen manipuleras när fordonen väl är i trafik. Huvudanledningen är att den senaste avgasreningstekniken kräver en speciell tillsats, urea, som står för 10-15% av bränslekostnaden. Det är mycket pengar för en fordonsägare. Manipuleringen innebär att fordonets mjukvara programmeras om så att fordonet fungerar utan urea. Även hårdvara i form av en liten låda förekommer. Produkten marknadsförs som bl.a. ”AdBlue killers”. Följden blir att avgasreningen sätts ur spel så att reningen av kväveoxider blir nästan obefintlig.	Projektet kommer främst till nytta för samhället i form av sundare konkurrens för åkeriföretagen och bättre miljö och hälsa. För Transportstyrelsen ger bättre kunskap bättre underlag för regelarbete både nationellt och internationellt.	Frisk luft	2018

<p>J (ny)</p>	<p>FoI-projekt om nya drivmedels hälsopåverkan</p>	<p>Kartlägga några nya drivmedels utsläpp och hälsopåverkan.</p>	<p>För traditionella, främst fossila drivmedel som bensin och diesel, som funnits länge på marknaden, finns relativt god kännedom om effekter på människors hälsa, luftkvalitet och klimat. Däremot saknas en komplett bild över hälsopåverkan från nya drivmedel exempelvis HVO (Vätebehandlad Vegetabilisk Olja), Tallolja och DME (Dimetyleter) och inblandning av nya drivmedel i traditionella fossila drivmedel. Det råder också en komplexitet i utsläpps bilden från fordonen, där exempelvis en strävan att minska utsläpp av koldioxid (som är klimatpåverkande) kan innebära ökade utsläpp av exempelvis partiklar och kväveoxider (som har påverkan på luftkvalitet och hälsa).</p>	<p>Projektet förväntas ge Transportstyrelsen ökade kunskaper om hälsopåverkan från några nya drivmedel som kan bidra till att våra och regeringens regler blir mer tidsenliga och därmed möjliggör samhällets utveckling. Det finns möjlighet att de resultat som erhålls i detta projekt kan utgöra en grund för framtida framställningar till regeringen bland annat om behov av ändringar i drivmedelslagens tekniska kravspecifikationer.</p>	<p>Frisk luft</p>	<p>2018</p>
<p>K (35)</p>	<p>Utreda effekter av kompositbromsblock som ger upphov till mindre buller på godsvagnar</p>	<p>Fortsatt utreda förutsättningar, möjligheter och konsekvenser av att ersätta bromsblock av gjutjärn med kompositbromsblock som ger upphov till mindre buller. Tillsammans med Trafikverket kommer ett FOI-projekt om vinteregenskaper att genomföras. Vi deltar också i ett finskt FOI-projekt för att utvärdera vinteregenskaper.</p>	<p>Buller som orsakas av godsvagnar som bromsas med gjutjärnsblock är omfattande. Ett byte till lågbullrande bromsblock på godsvagnar har en stor potential att minska järnvägsbuller. Dock finns det målkonflikter som ökade underhållskostnader vilka kan leda till överflyttning av gods från järnväg till väg. Vinterförhållanden kan också leda till driftsrestriktioner för att vidmakthålla säkerheten. Detta behöver utredas vidare.</p>	<p>Minskat buller till en samhällsnytta av 500 MSEK men stora kostnader och risk för överflytt från väg till järnväg för samhällskostnader i samma storleksordning.</p>	<p>God bebyggd miljö</p>	<p>2018</p>