



Transportstyrelsens
hållbarhetsarbete 2021

INNEHÅLL

- 3 Inledning av generaldirektören
- 4 2021 i backspegeln
 - Märkbar förlust av passagerare ger stora avtryck i transportsektorn
 - EU och Sverige är starka aktörer för att driva klimatomställningen
 - Digitalisering gör det möjligt att nå uppsatta mål
- 8 Den miljömässiga dimensionen
 - Transportstyrelsen arbetar för det nationella klimatmålet
 - Transportstyrelsens uppgifter – en förutsättning för hållbar utveckling
 - Gasbilsägare kompenseras för extrakostnader vid besiktning
 - Statistik – växthusgasutsläpp
 - Ta bort bottenfärg från fritidsbåtar på ett miljö- och hälsosäkert sätt
 - Minskat buller från våra järnvägar förbättrar vår hälsa
 - Grön arbetsplats
 - Genom uppsatta mål minskar vi vår egen miljöpåverkan
 - Vår mognad för digitala möten är viktig att ta till vara
 - Nytt arbetssätt ger våra datorer och mobiler längre hållbarhet
 - Klimatförändringarna är här – vi behöver anpassa oss till dem
- 14 Utblick – omvärldsbevakning för transportsektorns gröna omställning
- 16 Den sociala dimensionen
 - Elsparkcyklar – nytt inslag som kräver olika åtgärder
 - Oförändrad åldersgräns för att köra vattenskoter
 - Statistik – omkomna i trafiken
 - Ny inriktning banar väg för jämställdhet inom transportområdet
 - Transportstyrelsen driver jämställd krocksäkerhet i FN
 - Positiv inställning till tågresa men oro för otrygga stationer
 - Rättigheterna stärks för resenärer med funktionsnedsättning
 - Effekter av att använda cykelhjälm
 - Nya regler underlättar för dem som har diabetes
 - Hållbart arbetsliv är en förutsättning för vår kompetensförsörjning
 - Framtidens arbetsplats möjliggör ett hållbart arbetsliv
- 24 Den ekonomiska dimensionen
 - Bonus malus bidrar till fossilfri fordonsflotta
 - Hur ska järnvägen nyttjas bäst?
 - Marknadsövervakningen följer utvecklingen av statliga avgifter och påverkan på branschen
 - Ekonomiska åtgärder för att underlätta återhämtningen
 - Myndigheter utvecklar tillsammans digitaliseringen i transportsystemet
 - Betallösning skapar större nytta för våra medborgare

TSG 2021-11553
© Transportstyrelsen 2022

Camilla Pettersson, Sara Winnfors

Grafisk form: Transportstyrelsen
Foto & illustration: Transportstyrelsen & Adobe Stock
Eftertryck tillåts med angivande av källa



Utmaningarna är många – tillsammans står vi redo att möta dem

Utmaningarna för transportsystemet och för Transportstyrelsen fortsatte under 2021 då pandemin löpte på. Vi ser att vissa branscher har det svårare än andra och för att underlätta för dem har flera föreskriftsändringar som innebär lättnader för transportsektorn genomförts. Nya arbetssätt och metoder för samverkan, bland annat inom tillsynsområdet, har utvecklats. Av allt att döma kan en del sådana arbetssätt komma att tillämpas även efter pandemin.

Trycket på världens nationer att agera för att stoppa klimatförändringarna är stort. Som expertmyndighet har Transportstyrelsen en viktig roll att bidra med uppgifter och analys för att underlätta Sveriges gemensamma arbete med klimatet. Just inom transportsektorn finns det både stora utmaningar och potentialer att minska utsläppen.


Transportstyrelsen har tagit fram en inriktning för att kunna arbeta för ökad jämställdhet inom transportområdet och har identifierat ett antal områden där vi bör kunna lämna bidrag för att stärka jämställdheten.

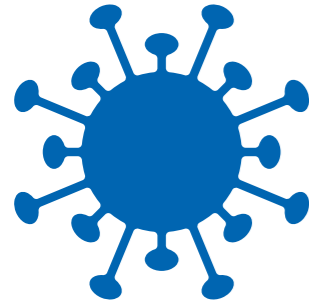
Myndigheten står inför utmanande och spännande uppdrag av omfattande karaktär. Det ställer bland annat stora krav på vår förmåga till kompetensförsörjning. För verksamheten och måluppfyllelsen är det avgörande att vi har medarbetare som har rätt kompetens, som känner ett stort engagemang för uppdraget och som trivs och vill utvecklas.

Med ett aktivt arbete för hållbar utveckling som integrerar dess tre dimensioner – den miljömässiga, den sociala och den ekonomiska – i Transportstyrelsens verksamhet skapar vi långsiktighet och helhetssyn i vårt arbete. Genom att ta del av varandras kunskaper, både internt på myndigheten men också med människor, organisationer och företag utanför myndigheten, kan vi tillsammans skapa de förutsättningar som behövs för att skapa ett hållbart samhälle och ett hållbart transportsystem.

Värt att nämna om årets rapport är att strukturen skiljer sig mot tidigare års eftersom vi valt att lägga fokus på att presentera vårt arbete kopplat till de tre hållbarhetsdimensionerna i stället för trafikslagsvis.

Med de orden önskar jag dig en trevlig läsning!


Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör



2021 i backspeglen

Även 2021 präglades av den pågående pandemin. Som en följd av pandemin har delar av transportsektorn, främst persontransporter, drabbats hårt av restriktioner och rekommendationer. Historiskt sett har kriser även medfört en ökad innovationstakt och effektiviseringar av olika slag. De har även lett till beteendeförändringar. Så har det också varit under denna kris: pandemin har bidragit till att digitaliseringen i samhället i stort har tagit flera steg framåt. Vårt resande har minskat och utsläppen av växthusgaser har under pandemin fortsatt att minska. Under året fick också många erfara konsekvenserna av klimatförändringar när både Sverige och omvärlden drabbades av exempelvis översvämningar, torka och skogsbränder. En hållbar transportsektor är väsentlig för att motverka klimatförändringarna, eftersom transportsektorn står för en fjärdedel av EU:s totala utsläpp av växthusgaser och för en tredjedel av Sveriges utsläpp.

Märkbar förlust av passagerare ger stora avtryck i transportsektorn

Som en följd av pandemin har stora delar av transportsektorn, främst persontransporter, drabbats hårt av restriktioner och nya rekommendationer. Det märks tydligt inom samtliga trafikslag, även om det ser olika ut mellan och inom branscherna.

Flygtrafiken har minskat dramatiskt sedan i mars år 2020 och har därefter legat på jämförelsevis låga nivåer, med vissa upp- och nedgångar beroende på de vågor av smittspridning som skett. Under hösten 2021 såg vi en återhämtning, särskilt inom Europa, vilket sannolikt till stor del berodde på den relativt höga vaccinationsgraden och färre restriktioner. Ett stort problem för luftfarten har varit, och är alltjämt, att

det råder olika regler för inresa till olika länder och att dessa regler dessutom frekvent ändras. Det skapar en stor osäkerhet hos resenärerna, och det har även inneburit stora problem för flygbolag och flygplatser. Bland annat har flygbolagen tvingats ta med passagerare tillbaka till ursprungsorten, eftersom de vid ankomst inte haft den dokumentation som krävs.

För sjöfarten är det främst persontransporter som har påverkats negativt av pandemin. Persontransporter i både inrikes- och utrikestrafik upplevde kraftiga minskningar under 2020 och 2021, även om utrikestrafiken har drabbats än hårdare. Godstransporter har haft en stabilare utveckling med både upp- och nedgångar. Trots en relativt stabil utveckling på godstransportmarknaden har vissa segment drabbats hårt, exempelvis rederier som transporterar fordon och containrar.

Under 2021 märktes en förbättring främst för passagerartrafiken då antalet passagerare ökade med 53 procent under det andra kvartalet jämfört med samma kvartal 2020. När det gäller godstransporterna råder en obalans på containermarknaden till följd av pandemin. Containrar befinner sig på fel platser och har blivit en bristvara för transporter från Asien till Europa. Konsekvensen är att priserna stigit markant för transporter på den sträckan. Priset har nått den högsta nivån sedan finanskrisen och bedöms kunna påverka tillgången på vissa varor.

För vägtrafiken drabbades den regionala kollektivtrafiken av ett kraftigt minskat resande. Sett till hela året minskade persontransportarbetet med omkring 40 procent jämfört med 2019 års nivåer. Nedgången berodde inte enbart på restriktionerna och en allmän oro bland resenärerna att smittas av viruset utan även på ändrade resbehov, bland annat till följd av distansarbete, inställda tillställningar och digitala möten.

I takt med att smittspridningen avtagit och vaccinationsgraden tilltagit har resandet med kollektivtrafiken ökat. Det är dock fortsatt långt kvar till de resandevolymer som observerades före pandemin. Bland de branscher som drabbats allra hårdast av pandemin återfinns den kommersiella linjelagda busstrafiken.

Även resandet på järnväg har minskat kraftigt i spåren av pandemin.

Bland de kommersiella företagen har det funnits möjlighet att reducera kostnaderna genom att i större utsträckning anpassa utbudet med hänsyn till efterfrågan. Under 2021 fortsatte resandevolymer att hålla sig på relativt låga nivåer. En återhämtning påbörjades, vilket bland annat en ökning av resandevolymer under det andra kvartalet 2021 vittnar om. Regeringen avsatte 1,37 miljarder kronor för att minska pandemins konsekvenser för järnvägsoperatörernas ekonomi, vilket innebär att Trafikverket helt eller delvis kan avstå från att ta ut banavgifter för perioden 1 mars 2020–30 september 2021.

Godstrafiken har, som sagt, inte alls påverkats i samma utsträckning som persontrafiken. Förvisso har godstransportarbetet minskat jämfört med 2019, men inte mer än marginellt. Följer man utveckling per kvartal under 2021 ser man att fraktvolymer har ökat. Jämfört med andra kvartalet 2020 ökade godstransportarbetet under det andra kvartalet 2021 med 10 procent.



EU och Sverige är starka aktörer för att driva klimatomställningen

Världens stats- och regeringschefer har antagit globala mål för hållbar utveckling genom Agenda 2030, som syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar och skapa fredliga och trygga samhällen.

För att kunna arbeta för att stoppa den globala uppvärmningen och klimatförändringarna har världens länder skrivit under Parisavtalet, som är en förlängning av FN:s klimatkonvention. Den slår fast att

- den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader Celsius
- man ska sträva efter att begränsa den till 1,5 grader Celsius.

Detta framför allt genom att minska utsläppen av växthusgaser.

För att bidra till FN:s klimatmål har EU antagit ett långsiktigt mål om klimatneutralitet till 2050. För att nå dit har Europeiska kommissionen tagit fram en färdplan och ett åtgärdsprogram för en hållbar grön omställning, den så kallade gröna given. En viktig del av den gröna given är en övergripande europeisk klimatlag som gör klimatneutralitet till 2050, och som är bindande för alla EU-länder.

För transportsektorn som helhet har kommissionen också tagit fram en mobilitetsstrategi, där ambitionen är att minska utsläppen från transporter med 90 procent fram till 2050. Strategin har stort fokus på elektrifiering, digitalisering och innovativa tekniska lösningar med nollutsläppsfordon och en stor andel överflyttning till järnväg och sjöfart. EU har skärpt sitt klimatmål till 2030. Målet är nu att utsläppen ska

minska med 55 procent jämfört med 1990. Tidigare var målet minst 40 procent. Det skärpta klimatmålet är inskrivet i EU:s klimatlag. Under 2021 presenterade kommissionen ett lagstiftningspaket (Fit for 55) som syftar till att bidra till att nå målet till 2030. Förslagen i paketet är nu under förhandling och flera av dem omfattar transportsektorn. Några exempel:

- förslag till förordning om användning av förnybara bränslen och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter (Fuel EU Maritime)
- förslag till ändring av direktiv för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFIR)
- förslag till förordning om säkerställandet av lika villkor för hållbar luftfart (ReFuelEU Aviation)
- förslag till revidering av direktivet för förnybar energi (RED III)
- förslag till ändring av förordning vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon.

Den svenska regeringen har ambitionen att vara världsledande i klimatomställningen och att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Transportsektorns betydelse för klimatomställningen understryks av att det är den enda sektorn som riksdagen även har beslutat om ett sektorsspecifikt klimatmål för. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, förutom luftfart, ska senast 2030 ha minskat med minst 70 procent jämfört med 2010. Transportstyrelsen har förstås en viktig roll att som myndighet inom transportområdet bidra till detta mål (läs mer i nästa avsnitt).

Digitalisering gör det möjligt att nå uppsatta mål

Inom allt fler områden nämns digitalisering både som en möjliggörare och en förutsättning för att nå mål och målsättningar. Ett av dessa områden är hanteringen av klimatutmaningen, där digitalisering allt oftare nämns som en viktig komponent.

Ett exempel på arbete är vårt deltagande i Trafikverkets förstudie Grunddata för transportsystemet, som analyserar vilka nyttor en gemensam plattform för informationsdelning inom transportsektorn skulle kunna ge. Dessa beskrivs i sju olika kategorier, där en gemensam dimension är hållbarhet för att på så sätt belysa nyttor och andra konsekvenser ur just det perspektivet. Förstudien beräknas bli klar i början av 2022. (Mer om det finns det att läsa längre fram i rapporten.)

Dock finns det även utmaningar med digitaliseringen. Något som allt oftare beskrivs som bromsande faktorer är ett alltmer ökat fokus på personlig integritet, sårbarhet och digital exkludering. Det är faktorer som alltid måste beaktas när nya digitala lösningar tas fram.





Den miljömässiga dimensionen

Transportstyrelsen arbetar för att främja klimatomställningen och bidra till det nationella klimatmålet om netto-nollutsläpp till 2045 och till etappmålet för transporter till 2030. Som expertmyndighet bidrar vi med kunskap och beslutsunderlag och vi utvecklar vårt arbete för att få med ett hållbarhetsperspektiv i exempelvis utredningar, analyser och regelutveckling. Det finns i dag stora utmaningar inom trafikslagen för att genomföra en grön omställning. Som myndighet kan Transportstyrelsen möta upp med verktygen i våra grunduppdrag. De register vi håller i bidrar till kunskap som är värdefull ur många perspektiv, inte minst när det gäller information om utsläpp av koldioxid.

Med vårt miljöarbete bidrar Transportstyrelsen, utöver till det nationella klimatmålet, även till Sveriges miljö kvalitetsmål. Vi arbetar systematiskt med att ständigt minska vår egen miljöpåverkan. Digitaliseringen av våra ärenden bidrar till minskad mängd utskick av papper och genom att mötas digitalt i stället för att resa minskar utsläppen av koldioxid från våra tjänsteresor.

Transportstyrelsen arbetar för det nationella klimatmålet

Vi arbetar som expertmyndighet med kunskap och beslutsunderlag för att inom vårt uppdrag bidra till det nationella klimatmålet om netto-nollutsläpp till 2045 och till etappmålet för transporter till 2030. I arbetet med regeringsuppdrag, analyser, remissyttranden och i samverkan med andra myndigheter och med branschen bidrar vi med uppgifter, data och analys. Exempelvis bidrar Transportstyrelsen med värdefull kunskap i uppdraget att utveckla register för arbetsmaskiner och i uppdraget att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten.

Transportstyrelsen arbetar till exempel tillsammans med flera andra myndigheter och Trafikanalys i deras uppdrag att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen för Sverige. Uppdraget handlar om att analysera och föreslå hur styrmedel kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045.

Transportstyrelsen har också en omfattande internationell verksamhet där vi i tidigt skede påverkar och förhandlar internationella beslut. Vi representerar Sverige i många internationella organ inom EU och FN och driver Sveriges

ståndpunkter för hållbarare lösningar. Vi arbetar just nu intensivt tillsammans med Infrastrukturdepartementet i de olika delarna av regelförslagspaketet Fit för 55, som ska säkerställa minskade utsläpp i EU om minst 55 procent till 2030. Exempelvis deltar vi som expertstöd till departementet i förhandlingar om reglering av växthusgaser och andra emissioner för lätta och tunga fordon på EU-nivå. Under 2021 pågick förhandlingar om bland annat ett lagstiftningsförslag om skärpning av de kommande kraven på reduktion av koldioxid från lätta fordon. Det föreslås att kravet på reduktion för medelutsläpp av koldioxid skärps från 37,5 procent till 55 procent för personbilar 2030 och att det införs ett nollutsläppskrav från 2035, det vill säga 100 procents reduktion.

Ett annat exempel är Sveriges och Transportstyrelsens arbete inom FN-organet IMO där vi deltar i förhandlingar om hur sjöfarten ska bidra till att nå FN:s klimatmål. Under 2022 påbörjas ett viktigt arbete att revidera den strategi som innehåller reduktionsmål för sjöfarten samt att ta fram styrmedel som på medellång och lång sikt kan minska utsläppen.

Transportstyrelsens uppgifter – en förutsättning för hållbar utveckling

Vårt arbete med utveckling av register är en viktig faktor för att kunna ställa om fordonsflottan. Under 2021 fortsatte

Transportstyrelsen arbetet med metoder för att deklarerat bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp inom EU. Syftet är att kunna fastställa värden för fler fordonskategorier, såsom bussar, hybridfordon och påhängsvagnar. Relevanta, registrerade uppgifter om nya fordons utsläpp av växthusgaser gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning. Uppgifterna är också en förutsättning för det EU-gemensamma styrmedlet som kräver att fordonstillverkarna successivt säljer allt energieffektivare fordon och därmed ställer om fordonsflottan. På sikt kan uppgifterna även användas för ekonomiska styrmedel. Registrering av koldioxidvärden är även en förutsättning för att kunna ta fram styrmedel som kan minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken.

Transportstyrelsen arbetar också med ett regeringsuppdrag för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Syftet är att skapa bättre möjligheter till styrning, kontroll och uppföljning av bland annat arbetsmaskiners utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Arbetsmaskiner, till exempel traktorer, grävmaskiner och truckar, står för ungefär 6 procent av Sveriges klimatpåverkan och utsläppen har ökat sedan 1990. Men det saknas i dag kunskap om vissa arbetsmaskiner i Sverige, till exempel vilken typ av motorer de har, var de kommer ifrån och hur de används. Därför undersöker vi förutsättningarna för att utvidga registreringsplikten för vissa arbetsmaskiner.

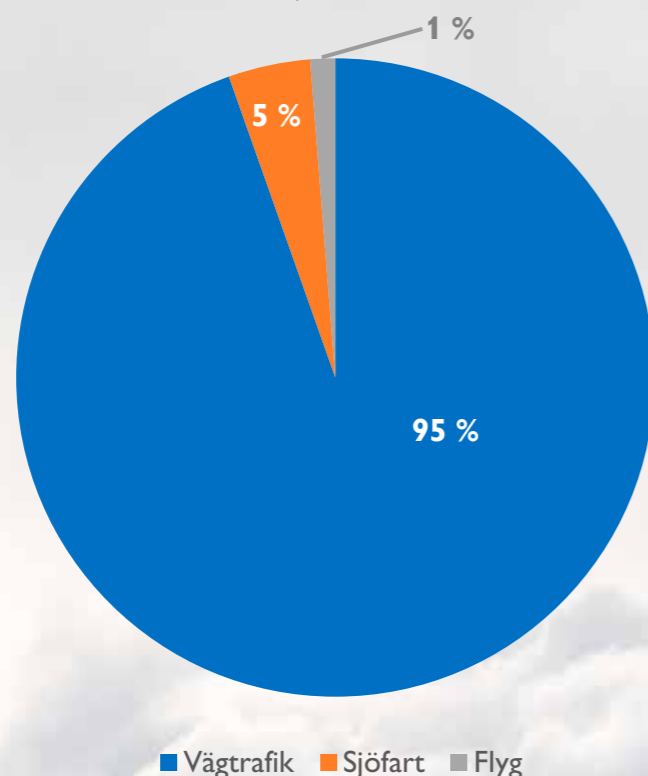
Gasbilsägare kompenseras för extra kostnader vid besiktning

Transportstyrelsen har utrett frågan om merkostnad vid besiktning av gasbil i ett regeringsuppdrag i två delar. När gasbilsägare kontrollerar bränslesystemet hos en verkstad i samband med kontrollbesiktning uppstår en merkostnad. Det finns en risk att denna merkostnad skulle kunna minska efterfrågan på gasbilar, vilket i förlängningen skulle kunna vara ett hinder för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

I vår utredning kom vi fram till att det inte finns tillräckligt stöd för att föreslå att den särskilda kontrollen av gasbränslesystemet tas bort. Det går inte att utesluta att det skulle kunna leda till en ökad risk för incidenter. Vi har i stället tagit fram en modell för kostnadskompensation till gasbilsägare och ett förslag till förordning. I förslaget regleras förutsättningarna för och administrationen av en kompensation till gasbilsägare.

Växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2020

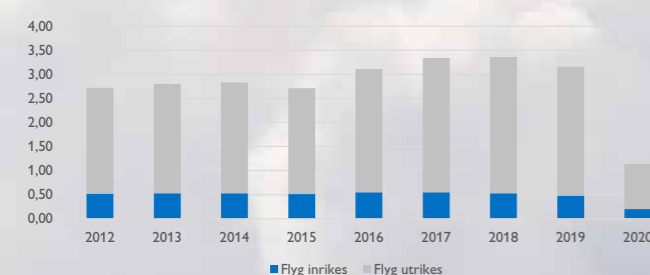
(Miljoner ton koldioxidkvivalenter)



Koldioxid-ekvivalenter är ett mått på utsläpp av växthusgaser. Måttet tar hänsyn till att olika sådana gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten och global uppvärmning.

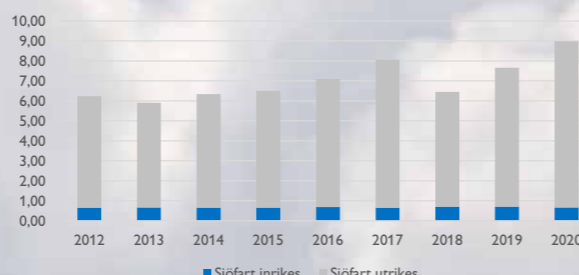
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart

(Miljoner ton koldioxidkvivalenter)



Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes sjöfart

(Miljoner ton koldioxidkvivalenter)



Växthusgasutsläpp från inrikes vägtransporter

(Miljoner ton koldioxidkvivalenter)



Kväveoxidutsläpp från inrikes vägtrafik

(Tusen ton)



Den största källan till växthusgasutsläpp från inrikes transporter är vägtransporterna. 2020 stod de för 95 procent av utsläppen från inrikes transporter. Genom att vägtransporter drivs med allt större andel biobränslen och fordonen blir effektivare har de totala koldioxidutsläppen från personbilar och lastbilar minskat.

Källa: Naturvårdsverket.

Ta bort bottenfärg från fritidsbåtar på ett miljö- och hälsosäkert sätt

När bottenfärg tas bort från fritidsbåtar finns det risk för att giftiga ämnen sprids till omgivande miljö och till den som utför arbetet. Hur mycket som sprids beror på tillvägagångssätt. För att minska risken för spridning har rekommendationer om metodik för sanering av fritidsbåtar med biocid innehållande bottenfärg tagits fram av Transportstyrelsen i samarbete med andra myndigheter. Rekommendationerna är ett stöd för båtägarna så att arbetet kan göras på ett miljö- och hälsosäkert sätt.

Båtbottenfärger kan innehålla biocider och andra farliga ämnen. Tributyltenn (TBT) är svårnedbrytbart och hormonstörande och har långlivade skadliga effekter i vattenmiljön. TBT användes i äldre båtbottenfärger men är sedan 1989 förbjudet att använda på fritidsbåtar. Sedan 2008 gäller ett totalförbud mot båtbottenfärger som innehåller TBT på alla fartyg, oavsett storlek och trafik, inklusive fritidsbåtar. Det är även förbjudet att använda en båt som läcker TBT och det finns därför krav på att färgen måste avlägsnas eller inneslutas med en spärrbeläggning som förhindrar läckage av TBT. Även andra farliga ämnen kan spridas från en behandlad båtbotten, exempelvis koppar, zink och bly.

Minskat buller från våra järnvägar förbättrar vår hälsa

Transportstyrelsen arbetar med att möta teknikutvecklingen och åtgärda problemen med buller från järnvägen. En EU-förordning ska åtgärda problematiken genom att förbjuda godsvagnar med gjutjärnsbromsblock på så kallade

tystare stråk från och med december 2024. Det innebär att delar av vagnparken behöver byggas om och gjutjärnsbromsar ska ersättas med kompositbromsblock eller skivbromsar.

Buller är ett stort samhällsproblem som påverkar vår hälsa. Att införa kompositbromsblock är en viktig teknisk utveckling för att minska bullret från järnvägen. I nordiskt klimat har dock denna utveckling lett till frågeställningar kring bromsförmåga. Transportstyrelsen genomför tester för att prova två typer av kompositbromsblock i norra Sverige.



Sammantagna resultatet från testerna och drifterfarenheter visar att det finns konfigurationer av kompositbromsblock som troligtvis fungerar väl, även under hårda vinterklimat, givet att bromsen används regelbundet av föraren. Driftserfarenheter visar emellertid att denna regelbundna uppvärmning kan vara svår eller otillräcklig för vissa andra kombinationer av vagn- och kompositblock. För att säkra att järnvägsföretag kortsiktigt tar hand om riskerna har tillsyn påbörjats för denna fråga.

Grön arbetsplats

Vi har tagit fram 19 kriterier som ska uppfyllas för att Transportstyrelsen ska bli en grönare arbetsplats. Här är några av de kriterier som är uppfyllda:

- Samtliga medarbetare har genomgått myndighetens miljöutbildning.
- Vi har miljömärkta skrivare och datorer vid kontorsarbetsplats.
- Vi har förnybar el i de fall vi har möjlighet att välja.
- Vi värderar gröna hyresavtal högt i samband med tecknande av nya avtal för våra lokaler.

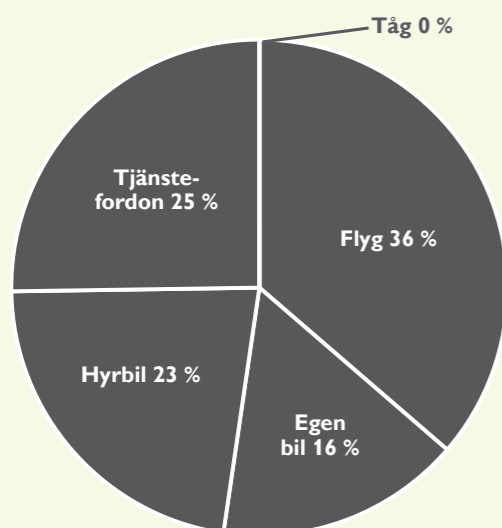
Genom uppsatta mål minskar vi vår egen miljöpåverkan

I arbetet med att minska myndighetens egen miljöpåverkan har Transportstyrelsen under ett antal år haft mål uppsatta för att ställa om alla våra kontor till en grönare arbetsplats, minska koldioxidutsläppen från våra korta flygresor under 50 mil och minska utskicken av papper.

Genom att aktivt arbeta med grön arbetsplats har vi snart uppnått de kriterier vi satt upp och genom vårt digitaliseringsarbete har vi minskat utskicken av papper. Sedan 2019 har utskicken minskat med 2,8 miljoner utskick, vilket motsvarar en minskning med 5 procent. Det har vi lyckats med tack vare aktivt arbete med att digitalisera våra tjänster. Minskningen innebär en besparing på 31 ton koldioxidutsläpp och 1009 i antal träd. Våra korta flygresor har hittills stadigt minskat under målperioden.

Mål	Berörda trafikslag	Transporternas påverkan inom Transportstyrelsens verksamhetsområde
1. Begränsad klimatpåverkan		Växthusgaser
2. Frisk luft		Partiklar, kväveoxider, flyktiga organiska ämnen
3. Bara naturlig försurning		Svaveldioxid, kväveoxider
4. Giftfri miljö		Farliga ämnen inkl. bly
5. Skyddande ozonskikt		Ozonpåverkande ämnen
6. Säker strålmiljö		Radioaktivt avfall på fartyg
7. Ingen övergödning		Kväve och fosfor, toalettavfall
8. Levande sjöar och vattendrag		Toalettavfall, olja, fast avfall, kemikalier, främmande arter, mikroplaster
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård		Toalettavfall, olja, fast avfall, kemikalier, främmande arter, marint skräp, mikroplaster
14. Storslagen fjällmiljö		Skoterbuller, flygbuller
15. God bebyggd miljö		Trafikbuller
16. Ett rikt växt- och djurliv		Främmande arter

Utsläpp av koldioxid från våra tjänsteresor 2021 uppdelat på utsläppskälla.



Koldioxidutsläpp från våra tjänsteresor	2019	2020	2021
Kilo	611 000	139 000	156 000
Kilo per årsarbetskraft	342	76	83

Utskick	2019	2020	2021
Pappersutskick (miljoner)	35,4	34,3	33,9
Kuvert (miljoner)	23,6	22,8	22,4
Digitala utskick (miljoner)	11,0	12,0	14,7
Besparing digitala utskick CO2 (ton)	30,0	28,0	31,0
Besparing digitala utskick träd (antal)	820	891	1009

Vår mognad för digitala möten är viktig att ta till vara

Människans resvanor har förändrats markant under pandemin. Såväl tjänsteresor som resor till och från arbetet har skett i väldigt liten grad sett till hur det var före pandemin, vilket bidragit till ett minskat klimatavtryck i form av lägre koldioxidutsläpp för myndigheten. Att resandet kommer att öka igen är vi överens om, för vi behöver samverka och ses fysiskt i vissa frågor. Men i dag är vi tydligare med att när vi reser är det viktigt att nyttan med att träffas fysiskt överstiger nackdelarna med att resa. Miljöperspektivet är där en viktig faktor att beakta tillsammans med faktorer såsom arbetsmiljö, säkerhet och ekonomi. Ökad grad av distansarbete för medarbetarna som möjliggörs vid framtidens arbetsplats har samtidigt effekt på våra resvanor, i form av arbetsresor, som direkt påverkas om fler arbetar hemifrån.



Under pandemin har behovet av digitala resfria möten ökat, inte minst för möten med en högre säkerhetsnivå. Den stora efterfrågan gäller dock ytterligare digitala tjänster förutom Skype för digitala möten, både inom myndigheten och internationellt. Vi undersöker nu möjligheten att kunna nyttja flera digitala mötestjänster och ändå behålla de säkerhetsnivåer som krävs. Målet är att löpande skapa resfria möten där det är möjligt.

Pandemin har lett till en större digital mognad och visat på möjligheten att hålla i och delta i möten och seminarier digitalt. Det ligger nu i vårt intresse att ta till vara på detta gehör och denna mognad för att fortsatt utveckla och tillgängliggöra den resfria mötestekniken.

Resfria möten minskar pendling och tjänsteresor, vilket minskar myndighetens kostnader och påverkan på miljön. På sikt kan dock ett flexiblarbetsätt på distans öka kostnaden något, eftersom det kan kräva dubbel uppsättning av teknisk utrustning (på kontoret och i hemmet).

Nytt arbetsätt ger våra datorer och mobiler längre hållbarhet

I syfte att minska miljöpåverkan och omkostnaderna har Transportstyrelsen arbetat för att öka livslängden för datorer och mobiltelefoner. Till exempel har en dator i regel en längre livslängd än tre år, som är det normala enligt dagens avtal som erbjuds som standard från leverantörer. Det nya arbetsättet innebär en intern hantering av hårdvaran, vilket gör att vi kan öka livslängden med cirka 20–25 procent jämfört med i dag. En längre livslängd är möjlig så länge säkerheten kan upprätthållas på den tekniska utrustningen. Myndigheten har påbörjat ett arbete med kravställning för ett nytt avropsavtal för hårdvara i form av bland annat pc och

mobiltelefoner. Där har vi möjlighet att ytterligare utveckla kravbilderna kring miljöpåverkan, både från produkterna och från leveranser och återvinning.

Klimatförändringarna är här – vi behöver anpassa oss till dem

Klimatanpassning handlar om att minska sårbarheten och effekterna inför ett förändrat klimat. För transportsektorn kan ett förändrat klimat, till exempel med fler och intensivare skyfall, innebära högre krav på vägtrumms kapacitet att hantera en ökad mängd nederbörd. Infrastruktur byggs för att hålla en lång tid och det är därför extra viktigt att ta hänsyn till klimatförändringar vid planering och underhåll av infrastruktur. Hur stora effekterna av klimatförändringarna blir på samhället beror på omfattningen men också på samhällets förmåga att anpassa sig till förändringarna.

Vårt arbete med klimatanpassning utgår från regeringens strategi och förordning. Ett av våra interna mål är att inkludera klimatanpassning i vår regelutveckling, tillsyn och tillståndsprövning för att kunna bidra till att de transportpolitiska målen, Agenda 2030 och en hållbar utveckling uppnås.

Att klimatanpassa samhället kommer att bli allt viktigare i takt med att klimatet förändras. För att förebygga konsekvenser av framtidens extremväder behövs fler åtgärder och vi måste vässa beredskapen.

Här följer några exempel på insatser som har gjorts under 2021 och som pågår:

- Säkerställt att hänsyn till klimatanpassning tas i styrande och stödjande dokument inom regelgivningsarbetet.
- Utfört informationsinsatser internt för att öka förståelsen för vad klimatanpassning är och på vilket sätt klimatförändringar kan påverka transportsektorn.
- Tillsammans med SMHI tagit fram en klimatanalys över Transportstyrelsens lokaler. Analysen beskriver på vilket sätt lokalerna är sårbara för översvämningar och ger förslag på eventuella åtgärder.
- Fört en dialog med länsstyrelserna om klimatanpassad tillsyn över flygplatser och hamnar.
- Tagit hänsyn till klimatanpassning vid yttranden i miljöprövningar av flygplatser. Arbetet pågår för att ta hänsyn till klimatanpassning även vid miljöprövningar av hamnar.

Arbetet med klimatanpassning är fortfarande ungt på Transportstyrelsen och behöver mogna. Vi ser att det finns mycket kvar att göra, och en nyckel till framgång är att fördjupa kunskapen om klimatanpassning internt. Vi har därför planerat för en intern utbildningsinsats som sträcker sig mellan 2022–2024 för vissa målgrupper. Fördjupad kunskap kan bidra till att utveckla vårt framtida arbete med klimatanpassning, till exempel inom regelgivning.

Omvärldsbevakning för transportsektorns gröna omställning

Transportsektorn står inför den stora utmaningen att ställa om och minska utsläppen. Omställningen behöver vara hållbar utifrån en rad olika perspektiv, inte minst miljömässiga, sociala och fördelningspolitiska. Genom tydliga mål, strategier och effektiva styrmedel går det att driva på en önskad utveckling, som inte marknadsmekanismer kan åstadkomma.

Inom sjöfarten och luftfarten finns särskilda svårigheter, inte minst sett till finansieringsfrågan, eftersom det är två kapitalintensiva branscher. De ekonomiska och finansiella hinder som rederier och flygbolag möter grundar sig i dagsläget främst i att alternativa drivmedel och investeringar i fartyg och luftfartyg respektive utrustning med hög miljöprestanda är betydligt dyrare än konventionella motsvarigheter.

Både inom sjöfarten och inom luftfarten finns det stor potential att minska utsläppen när gamla fartyg och luftfartyg ersätts av nya och mer energieffektiva motsvarigheter. Uppdateringar av flottan innebär dock stora investeringar, och det är ofta ännu dyrare att investera i fartyg och luftfartyg med hög miljöprestanda. Många fartyg och luftfartyg har dessutom en lång livslängd. Det innebär att de beslut om investeringar som rederier och flygbolag fattar i dag får stor inverkan på hur sjöfartens och luftfartens klimatpåverkan ser ut flera decennier framåt.

Valet av bränsle spelar också en stor roll för utsläppen. Inom både sjöfarten och luftfarten är användningen av alternativa och förnybara bränslen dock mycket begränsad i dagsläget. Bränslekostnader utgör en stor kostnadspost och alternativa drivmedel är ofta dyrare än konventionella, vilket gör att drivkraften att byta till dessa i dagsläget är svag.

Rederier och flygbolag kan också minska sina utsläpp genom så kallade operativa åtgärder. Det handlar till exempel om att sänka hastigheten och välja den kortaste möjliga ruten. Här finns de ekonomiska drivkrafter, eftersom de är sammankopplade med lägre bränsleförbrukning och därmed en lägre kostnad.

För vägtrafiken är elektrifieringen central och därmed är tillgången till fossilfri el viktig. Elen behövs till laddning av batterier men även till produktion av biobränslen, elektrobränslen och vätgas. Laddinfrastrukturen måste fortsatt byggas ut så att den kan matcha både privatpersoners och företagens behov. Man får inte heller glömma bort vikten av hållbar tillverkning av fordon och batterier, inklusive tillgång till de speciella metaller som behövs.

För att etappmålet till 2030 ska nås krävs också ökad användning av biodrivmedel, vilket kommer att innebära högre drivmedelspriser. Även biodrivmedlen behöver vara hållbart framtagna så att de inte utarmar biologiska systemresurser. En annan utmaning är att se till att vägtrafikens behov av biodrivmedel inte försämrar andra länders och andra sektors möjligheter att ställa om.

Insatser för ett mer transporteffektivt samhälle är viktiga så att energianvändningen kan minska utan att människors och organisationers tillgänglighet försämrars. En av utmaningarna är att skapa förutsättningar som gör det enklare för människor och organisationer att göra nya val – val som innebär att de i större utsträckning, där det är möjligt, väljer kollektivt resande, gång, cykling, järnvägs- eller sjöfarts-transporter. På landsbygden måste tillgängligheten tillgodoses med andra fossilfria transportsätt, på grund av låg belägningsgrad och långa avstånd.

Järnvägen spelar en central roll som möjliggörare för att nå klimatmålen. En av de svenska prioriteringarna för transporter är att främja elektrifiering som ett bidrag till att nå klimatmålen. Här har järnvägen ett försprång, eftersom den i stort sett är elektrifierad.

Järnvägen borde också kunna nyttjas mer vid intermodala resor och transporter. Det handlar om att främja överflyttning från personbil, lastbil och luftfart till sjöfart och järnväg. En överflytt anses nödvändig för att växthusgasutsläppen ska kunna minska inom godstransportarbetet. En minskning av godstrafiken på väg genom flytt till andra trafikslag skulle även kunna öka den totala säkerheten inom trafiken.

Utrymmet för överflyttning är i dag begränsat, exempelvis på grund av att kapaciteten är knapp på vissa sträckor. Det finns ett behov av att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra transporter både för person- och godstrafik inom EU. En mängd regelinitiativ pågår för att åstadkomma detta, men framstegen tar alltså tid.

En annan utmaning som järnvägen står inför är att öka takten på modernisering, vilket krävs för att göra järnvägen till ett attraktivare alternativ till mindre hållbara trafikslag. Digitalisering och innovation ska leda järnvägssystemets omvandling mot ett betydligt effektivare och kostnadseffektiva system.





Den sociala dimensionen

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa. Sverige ska ha ett transportsystem som är tillgängligt oavsett kön eller funktionsnedsättning. Ett jämställt transportsystem innebär lika villkor och samma förutsättningar för såväl kvinnor som män. I Transportstyrelsens arbete med integrering av jämställdhet har vi identifierat flera områden som vi kan arbeta med för att komma tillrätta med dessa samhällsproblem.

Nya fordon såsom elsparkcyklar skapar problem med både olyckor och otrygghet. Nya inslag i trafiken krockar ofta med gamla, invanda förhållanden. Vad kan Transportstyrelsen och andra myndigheter göra för att skapa en bättre trafiksituation? Det är en fråga som kommer att följa oss under ett tag.

Vi behöver anpassa oss till nya förutsättningar och vi vet ännu inte vad som blir det nya normala. Ett hållbart arbetsliv stärker vår identitet och hälsa. Pandemin har haft både negativ och positiv påverkan på hälsan. Till exempel har besättningsmän blivit fast ombord på fartyg när både flygplatser och hamnar stängt för medborgare från andra länder, vilket lett till psykisk ohälsa eftersom de inte kunnat resa hem. Däremot ser vi att hemarbete inom myndigheten lett till en bättre balans mellan arbete och fritid

Elsparkecyklar – nytt inslag som kräver olika åtgärder

Digitalisering och ny teknik har gjort det möjligt med helt nya lösningar för kortare persontransporter. Det främsta exemplet på det är elsparkcykelarna, men användningen av sådana har också bidragit till allt fler olyckor. Antalet skadade personer i olyckor med elsparkcykel inblandad ökade från 714 år 2019 till 1 087 till och med den 31 augusti år 2021.

Det finns många olika utmaningar för att elsparkcykeln ska kunna fungera i samhället. Det handlar både om hur de används i trafiken, hur vi planerar och bygger infrastruktur och hur vi harmoniserar fordonskrav. Transportstyrelsen har presenterat ett antal förslag för att göra det möjligt att utveckla hållbarare och trafiksäkrare fordon och för att förtydliga att förare av elsparkcyklar ska följa trafikreglerna

för cykel. Ett av förslagen är att ta bort möjligheten att köra elsparkcykel på trottoaren, med undantag för personer med fysisk funktionsnedsättning. Flera av förslagen riktar sig till väghållare i syfte att skynda på utvecklingen av både gång- och cykelinfrastrukturen. En annan förhoppning är att väghållare i framtiden minskar användandet av kombinerade ytor och ersätter dessa med tydligt åtskilda gång- och cykelbanor. Förutom förslag på regeländringar pekar vi på behovet av ökad kunskap om trafikregler och trafiksäkerhet kopplat till cykel och elsparkcykel. Under 2021 arbetade vi med att uppdatera de tekniska kraven för elsparkcyklar.

Det finns även verktyg för kommunerna och polisen att hantera användningen av elsparkcyklar. Kommunerna skulle i större utsträckning kunna utnyttja upphandling som ett verktyg för att komma till rätta med felparkerade elsparkcyklar. Polisens insatser, såsom kontroller, bidrar också till större kännedom om regler och ökad regelefterlevnad.

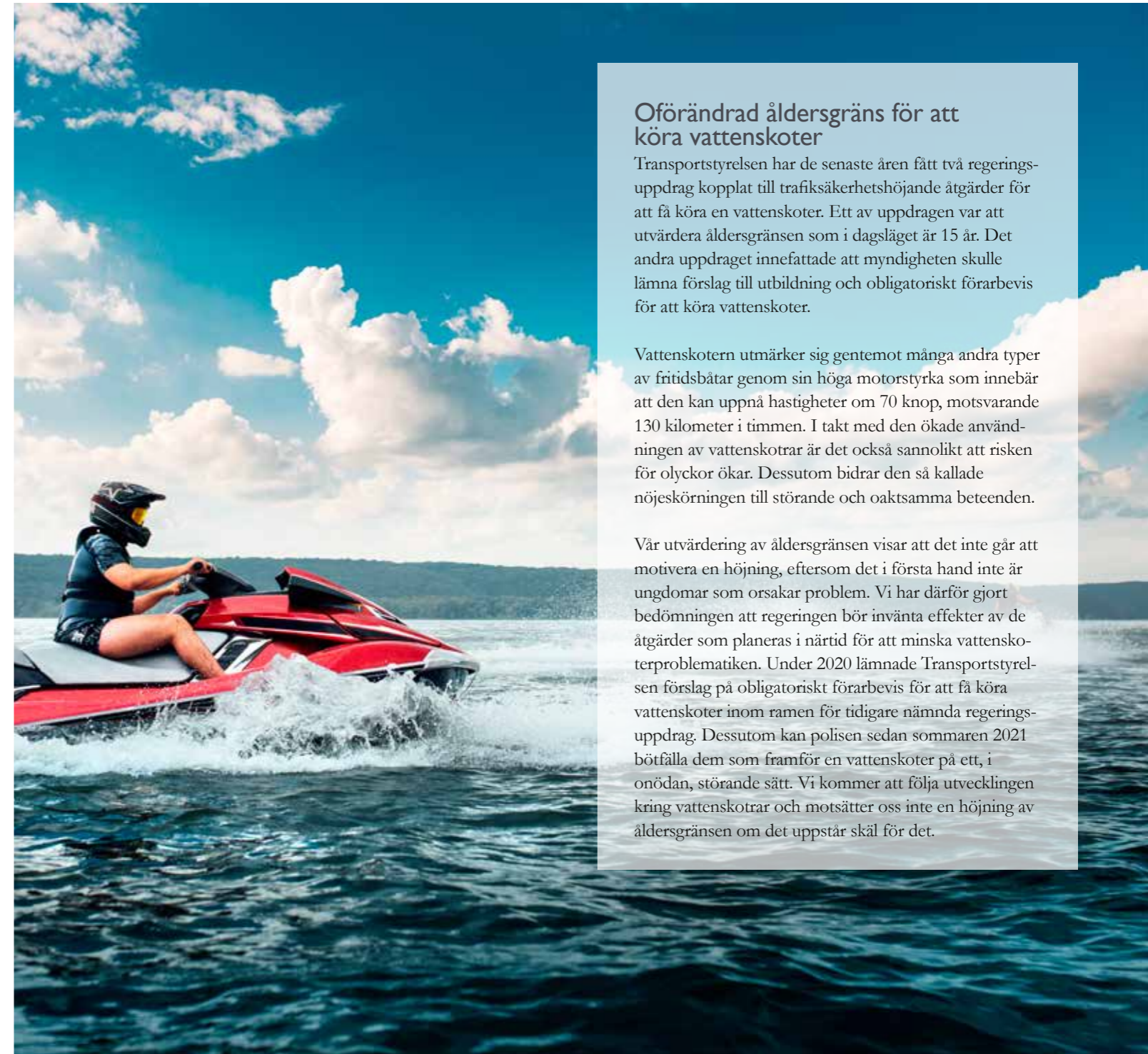


Oförändrad åldersgräns för att köra vattenskoter

Transportstyrelsen har de senaste åren fått två regeringsuppdrag kopplat till trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att få köra en vattenskoter. Ett av uppdragen var att utvärdera åldersgränsen som i dagsläget är 15 år. Det andra uppdraget innefattade att myndigheten skulle lämna förslag till utbildning och obligatoriskt förarbevis för att köra vattenskoter.

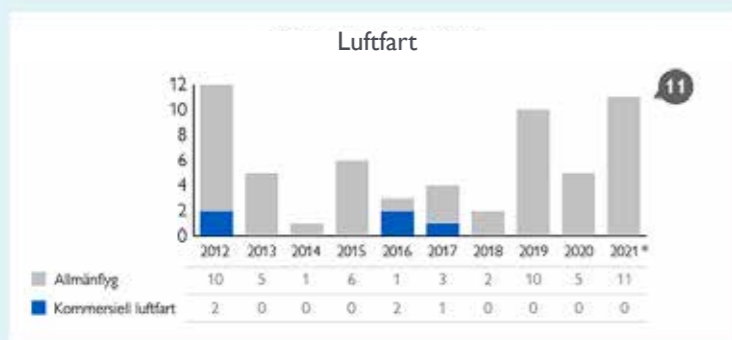
Vattenskotern utmärker sig gentemot många andra typer av fritidsbåtar genom sin höga motorstyrka som innebär att den kan uppnå hastigheter om 70 knop, motsvarande 130 kilometer i timmen. I takt med den ökade användningen av vattenskotrar är det också sannolikt att risken för olyckor ökar. Dessutom bidrar den så kallade nöjeskörningen till störande och oaktsamma beteenden.

Vår utvärdering av åldersgränsen visar att det inte går att motivera en höjning, eftersom det i första hand inte är ungdomar som orsakar problem. Vi har därför gjort bedömningen att regeringen bör invänta effekter av de åtgärder som planeras i närtid för att minska vattensko-terproblematiken. Under 2020 lämnade Transportstyrelsen förslag på obligatoriskt förarbevis för att få köra vattenskotter inom ramen för tidigare nämnda regeringsuppdrag. Dessutom kan polisen sedan sommaren 2021 bötfulla dem som framför en vattenskoter på ett, i onödan, störande sätt. Vi kommer att följa utvecklingen kring vattenskotrar och motsätter oss inte en höjning av åldersgränsen om det uppstår skäl för det.

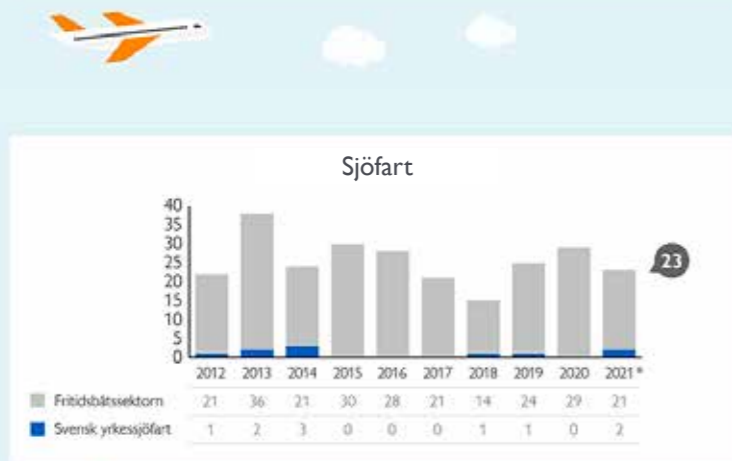


Omkomna i trafiken 2012–2021

* Observera att siffrorna för 2021 är preliminära.



Under 2021 omkom preliminärt 11 personer i olyckor med svenska privatflygplan och helikopter. I en flygolycka med fallskärmsboppare omkom 9 personer i ett litet privatplan på Örebro flygplats. Ingen person har omkommit inom den kommersiella luftfarten.



Under 2021 omkom preliminärt 21 personer i fritidsbåtolyckor i Sverige, jämfört med 29 omkomna 2020. Av de omkomna är 2 kvinnor och resterande män. 2 personer omkom respektive saknas i sjöolyckor inom svensk yrkessjöfart.



Under 2021 omkom preliminärt 89 personer på järnväg, 4 personer i tunnelbana och 1 person på spårväg. Ingen passagerare har omkommit sedan 2010. I de preliminära siffrorna ingår självmord. Historiskt utgörs majoriteten av dödsfallen inom spårtrafik av självmord, vilket troligen också är fallet för 2021.



Under 2021 omkom preliminärt 192 personer i olyckor på de svenska vägarna. Det är 12 färre än 2020 då 204 människor omkom. Av de omkomna var 113 bilister. 96 av dem hade färdats i personbil, övriga i lastbil eller buss. Den vanligaste olyckstypen bland bilister är mötesolyckor följt av singelolyckor.



Ny inriktning banar väg för jämställdhet inom transportområdet

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot mäns och kvinnors transportbehov. För att nå det målet arbetar Transportstyrelsen med jämställdhetsintegrering utifrån ett regeringsuppdrag. I ett första steg har vi tagit fram ett faktaunderlag om jämställdhet inom transportsektorn. Där visar det sig att det finns stora skillnader mellan villkoren för kvinnor respektive för män. Det finns också maskulina värderingar inom transportsektorn som bäddar för ojämsställda beteenden och regleringar. Vi har även identifierat ojämsställdhetsproblem i samhället som vi som myndighet kan bidra till att lösa. Hur Transportstyrelsen ska arbeta vidare har samlats i en inriktning för arbetet. Ett av områdena handlar om ett säkrare trafikrum både på land och till sjöss. Det möter både problem inom trafiksäkerhet och utmaningar att skapa hållbarare transporter. En viktig del i arbetet är att vi som tjänstepersoner skaffar oss förmåga att se och analysera hur kvinnor och män påverkas olika och har olika villkor.

Det finns många frågor att ta tag i men redan i dag finns det goda exempel på viktiga insatser. Vi har exempelvis arbetat med jämställd krocksäkerhet och med information ur ett genusperspektiv i till exempel informationsfilmerna om att angöra en båt och att bära flytväst.

Transportstyrelsen driver jämställd krocksäkerhet i FN

Det är flest män som skadas i trafiken totalt, men om man tar bort faktorer som bältesanvändning och alkoholhalt i blodet är risken att skadas högre för en kvinna, både som passagerare och förare i en bil. Risken påverkas av kroppens storlek, men könstillhörighet är den faktor som påverkar risken mest. Anledningen till det är att kroppsbyggnad och skelett skiljer sig åt mellan män och kvinnor.

Transportstyrelsen har kartlagt om krockdockor representerar befolkningen. Det visade sig att bilars säkerhet oftast testas med krockdockor som ska likna en medelstor man och som motsvarar en mans kroppsbyggnad och fysik. Dessutom saknas en kvinna av medelstorlek som krockdocka. Det har lett till att dagens bilar är utformade för att skydda en manskropp bättre än en kvinnokropp. Det kan också bidra till att skyddsutrustningen i sig ger skador hos kvinnor, såsom pisksnärtsskador.

Sverige har sedan 2019 drivit frågan om jämställd krocksäkerhet i UNECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa). Det resulterade under 2021 i att Sverige tillsammans med sex andra länder har arbetat fram ett förslag om att starta ett globalt utvecklingsarbete inom UNECE där jämlik krocksäkerhet står i fokus. Enligt förslaget ska man bland annat

- granska tillgänglig olycksdata och statistik för att få en gemensam förståelse för ämnet
- analysera skillnader i skademönster och svårighetsgrad beroende på olika kön eller storlek och vad eventuella skillnader beror på
- utreda om kvinnor och män är lika representerade i relevanta regelverk.

Förekommande storlekar på krockdockor

Mindre kvinna
(5:e percentilen)

Medel kvinna
(50:e percentilen)

Medel man
(50:e percentilen)

Större man
(95:e percentilen)



Längd: 1.62 m
Vikt: 62 kg



Källa: www.bumaneticsatd.com/crash-test-dummies

Positiv inställning till tågresande men oro för otrygga stationer

Transportstyrelsen genomför återkommande undersökningar om resenärernas syn på tågresandet. Att få fler att välja tåget är viktigt för att öka andelen hållbart resande. Resenärer är överlag positivt inställda till hur det fungerar att resa med tåg i dag, framför allt eftersom det är ett säkert sätt att resa. Det som orsakar visst missnöje är till exempel biljettpris, störningsinformation och tillgång till servering ombord, enligt vår rapport om resenärernas syn på järnvägsmarknaden från 2021. Samma undersökning genomfördes 2019 och båda visar att en majoritet av resenärerna har en positiv inställning till resor med tåg. Det visar sig bland annat genom att

- merparten är nöjda med hur olika aspekter av tågresan fungerar
- en majoritet tycker att det är prisvärt med tågresor
- många tycker att det är enkelt att köpa biljett.

Däremot upplevs punktligheten fortsatt vara dålig. I undersökningen från 2021 framstår det som ännu viktigare med en trygg stationsmiljö – en betydande andel uppger att de inte känner sig trygga på stationerna.

Bland icke-resenärerna blir det tydligt att en stor andel av dem är personer som i normala fall skulle ha rest med tåg men som avstått till följd av pandemin. Nästan samtliga av dessa uttrycker en vilja att åter resa med tåg när de själva är vaccinerade, när restriktionerna har hävts eller när pandemin har klingat av.

Rättigheterna stärks för resenärer med funktionsnedsättning

Transportstyrelsen är med och utvecklar regler inom EU för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning när det till exempel gäller tillgång på information, ledsagning och teknisk anpassning. 2021 trädde en omarbetad förordning för tågpassagerares rättigheter i kraft och den ska

börja tillämpas i juni 2023. Förordningen innebär en rad förändringar, bland annat utökade rättigheter för personer med funktionsnedsättning, ökat utbud av information för tågresenärer och godare möjlighet att ta med cyklar ombord. Kraven ska också bli mer ensade mellan trafikslagen.

Inom EU och i Sverige pågår och planeras det för åtgärder som syftar till att säkerställa lika villkor för personer med funktionsnedsättning inom transportområdet.

Nya regler underlättar för dem som har diabetes

Under åren 2018–2020 genomförde Transportstyrelsen en översyn av reglerna om körkort och diabetes. Vi tog bland annat detta initiativ, eftersom vi fått synpunkter på att reglerna upplevdes som strängare än i andra länder i Europa och att de inte var anpassade efter den senaste medicinska utvecklingen.

I översynen har vi jämfört de svenska kraven med kraven i körkortsdirektivet och med reglerna i andra länder. Vi har kunnat konstatera att våra regler i vissa delar inte nådde upp till minimikraven i direktivet och i vissa delar var strängare än direktivets krav. Transportstyrelsen inledde därför ett arbete med att revidera föreskrifterna. Arbetet är nu klart och de nya föreskrifterna gäller från och med den 1 januari 2022.

Den största förändringen gäller för dem som vill ta körkort för lastbil och buss eller taxiförarlegitimation. Med de nya föreskrifterna kommer det inte längre att göras någon skillnad på vilken typ av diabetes personen har. Reglerna utgår i stället ifrån behandling och risken för lågt blodsocker (hypoglykemi). Det innebär att de nya reglerna under vissa förutsättningar möjliggör körkort för högre behörigheter även för den som har andra typer av diabetes än typ 2-diabetes.

Reglerna för körkort för moped, bil eller motorcykel ser i stort sett ut som tidigare. De är dock tydligare och mer förklarande i de nya föreskrifterna.



Effekter av att använda cykelhjälm

Cykelolyckor kan orsaka en rad olika typer av skador, från mindre till sådana som leder till permanenta funktionsnedsättningar eller dödsfall. Utöver lidandet för de drabbade ger olyckorna kostnader för samhället. Därför är det viktigt att ta reda på hur trafiksäkerheten för cyklister kan förbättras och att analysera hur det i sin tur skulle kunna bidra till samhällsekonomisk nytta.

Transportstyrelsen har i rapporten Cykelhjälms betydelse för säkerheten och samhällsekonomi utvärderat vad den samhällsekonomiska nyttan skulle bli om alla cyklister i Sverige använde hjälm. Resultatet visar att cykelhjälm kan rädda 13 liv på sex år, och dessutom förhindra att 457 cyklister får huvudskador som leder till varaktiga men. Om alla cyklister väljer att använda hjälm, skulle det spara samhället cirka 7 miljarder kronor till följd av uteblivna kostnader för dödliga och allvarliga huvudskador. Beräkningarna utgår från allvarliga skador och dödsfall under perioden 2014–2019.

Över tid har användningen av cykelhjälm ökat. Därför vill vi göra cyklister medvetna om hur viktig hjälmen är snarare än att införa ett lagkrav. Vi tror mer på insatser som uppmuntrar cyklister att frivilligt använda hjälm och att höja kunskapsnivån om varför man bör använda cykelhjälm.



Hållbart arbetsliv är en förutsättning för vår kompetensförsörjning

Vi vet att förväntningarna på en arbetsgivare skiljer sig över tid och i viss mån också mellan generationer. Hållbar samhällsutveckling och andra etiska frågeställningar tycks påverka mer och mer vilka faktorer som styr vårt val av arbete. De påverkar då även synen på arbetslivet.

Det är viktigt att vi kan skapa ett långsiktigt hållbart arbetsliv som är utvecklande, utmanande, bidrar med positiva inspel och möjligheter. Arbete ger oss människor en uppgift som skapar mening, stärker vår identitet och bidrar till hälsa. Pandemin har på många sätt utmanat oss och vår syn på arbetslivet. Arbete hemifrån och förhållandevis tomma kontorslokaler var det normala under 2021.

Många medarbetare har upplevt att de under tiden för pandemin har haft en lika bra eller bättre balans mellan arbete och fritid när platsen för både jobb, familj och fritid har varit i hemmet jämfört med före pandemin. I de tre arbetsmiljöundersökningar som Transportstyrelsen har genomfört under pandemin kan vi också se att i allmänhet har såväl kvinnor som män upplevt sin arbetsmiljö som god. Men det har visat sig att det finns skillnader i hur kvinnor och män samt chefer och medarbetare har upplevt sin arbetsmiljö. Kvinnor, oavsett om det har handlat om en medarbetare eller chef, tycks ha varit nöjdare med sin arbetsmiljö. Det blir viktiga lärdomar att omhänderta när vi fortsätter att arbeta för att erbjuda ett hållbart arbetsliv.

Framtidens arbetsplats möjliggör ett hållbart arbetsliv

Transportstyrelsen har beslutat om en ökad flexibilitet i fråga om varifrån våra medarbetare kan arbeta. Detta tror vi gör att Transportstyrelsen blir en attraktivare arbetsgivare och ger förutsättningar för ett hållbart arbetsliv där möjlighet till balans i livet finns. Det stärker i sin tur våra möjligheter till kompetensförsörjning.

Digitaliseringen av våra arbetssätt har påskyndats av pandemins distansarbete, eftersom vi har haft behov av nya lösningar för att utföra uppgifter på distans. Det har resulterat i effektivare och hållbarare arbetssätt.





Den ekonomiska dimensionen

Ekonomisk hållbarhet kan ses som ett medel där utvecklingen balanseras så att den fungerar långsiktigt. Transportstyrelsens avgifter har legat kvar på samma nivå under 2021 och fakturor har i vissa fall frysts för att underlätta för de branscher som påverkats starkt ekonomiskt under pandemin. Tillfälliga lättnader och undantag från regleringar har också genomförts för att underlätta för transportsektorn. Våra register innehåller värdefull information, vilket bidrar till den digitala utvecklingen och skapar nya möjligheter att planera ett hållbart transportsystem. När det kommer till våra medborgare är det viktigt att vi som myndighet är tillgängliga. Genom att arbeta med ett kunddrivet arbetssätt säkerställer Transportstyrelsen att vi tar till vara på de behov som finns i samhället.

Bonus malus bidrar till fossilfri fordonsflotta

Transportstyrelsen administrerar samtliga skatter och avgifter inom fordonsområdet. Inom ramen för det uppdraget har vi genomfört flera förändringar av systemen för att möta EU-kommissionens och regeringens arbete med fokus mot klimatfrågan. Exempelvis har förändringar genomförts för att ta om hand de förändrade reglerna inom bonus malus-systemet (fordonsskatt).

Vi ser till att klimatbonusen delas ut enligt reglerna och under 2021 betalades omkring 124 000 premier ut. Vi anpassar även malusskatten efter riksdagens beslut och för en löpande nära

dialog med Miljödepartementet i utvecklingen av regelverket för klimatbonus. Närmast framför oss ligger hantering av aviserade ändringar för såväl bonus som malus under 2022 och diskussioner med Miljödepartementet om åtgärder för att stävja exporten av begagnade klimatbonusbilar. Bonus malus-systemet är en form av skatteväxling som inrättades i syfte att skynda på omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Systemet går i korthet ut på att staten de första tre åren delar ut klimatbonus till bilar med låga utsläpp av koldioxid, medan bilar med förhållandevis höga utsläpp får en förhöjd fordonsskatt. Andelen elektrifierade bilar bland dem som tagits i trafik har drastiskt ökat de senaste åren. Bonus malus-systemet anses ha bidragit i den utvecklingen.

Hur ska järnvägen nyttjas bäst?

En målsättning inom EU är att fler väljer tåget vid sina resor och transporter samt att vi har en fri och öppen marknad för järnvägstrafik. Det pågår ett projekt för att förnya den europeiska kapacitetstilldelningsmodellen för järnvägstrafik i Europa. Projektet går under benämningen Timetable Redesign (TTR). Transportstyrelsen deltar i kommissionens arbetsgrupp för att diskutera vilka regeländringar som krävs för att den nya modellen ska kunna förverkligas.

Kapacitetstilldelningen är den process som avgör hur, när och vilka som får transportera passagerare och gods på Sveriges järnväg. Projektet syftar till att modernisera och harmonisera tilldelningen över landsgränser och effektivisera hur länderna arbetar med internationell tidtabellplanering.

Den nya modellen ska leda till att både person- och godstrafikens behov av tidplan för tilldelning av kapacitet ska tillgodoses på ett flexibla och mer marknadsanpassat sätt. För Sveriges del kommer det att innebära ett skifte från en efterfrågestyrd modell, där tidtabellen skräddarsys efter de sökandes önskemål. Vi går i stället över till en mer utbudsstyrd modell, där infrastrukturförvaltare snarare ger en katalog med tåglägen för de sökande att välja ifrån.

Marknadsövervakningen följer utvecklingen av statliga avgifter och påverkan på branschen

Avgifter till statliga aktörer kan vara en stor kostnad för branschen inom såväl sjöfarten som luftfarten. Avgifterna tas ut av flera olika aktörer inom båda trafikslagen. Trafikslagen kan i sin tur ha olika finansieringsformer för verksamheten, vilket kan påverka avgifternas storlek. Statliga avgifter påverkar branschaktörers konkurrensförmåga, både nationellt

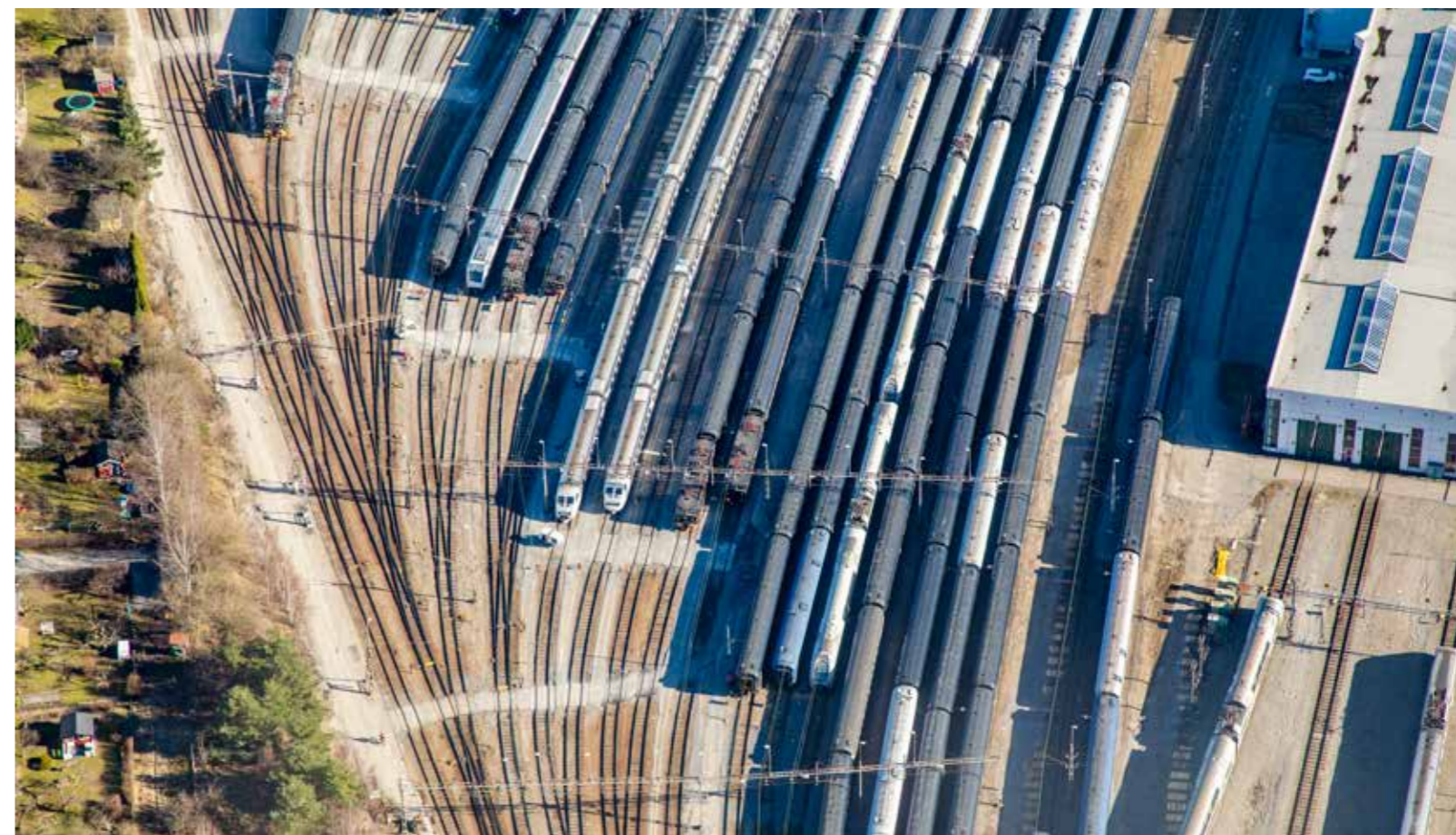
och internationellt, och det är därför viktigt utifrån ett marknadsperspektiv att följa utvecklingen av avgifter.

Tidigare har Transportstyrelsen kartlagt såväl sjöfartens som luftfartens avgifter och hur dessa utvecklats. En faktor som underlättat för sjöfarten att påverka avgiftsuttaget har varit delegering av tillsynen till ett klassificeringssällskap. Det har gjort att sjöfarten själv har kunnat påverka kostnadsbilden.

Under 2021 gjordes en uppföljning av den tidigare rapport om luftfartens avgifter som togs fram 2016. Den visar att de statliga avgifterna för flygbolag ökade under perioden. Det gäller både för tillsyn, tillstånd och registerhållning och för själva flygningarna. Den stora ökningen återfinns för själva flygningen, vilket till exempel inkluderar startavgift, passageraravgift och avgasavgift.

Framför allt luftfarten, men också sjöfarten, har haft ett tufft år bakom sig ekonomiskt. Minskad trafik har lett till underskott i statliga avgiftssystem inom båda trafikslagen som måste hanteras. Ett exempel är underskotten i de två flygrelaterade avgiftssystemen GAS (gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage) och avgiftssystemet för undervägs- och terminalavgifter inom flygtrafikföretagen. Underskotten motsvarade totalt 2,3 miljarder fram till slutet av 2020.

Höjda avgifter inom luftfarten kan påverka tillgängligheten på grund av högre kostnader. Högre avgifter kan också minska intresset från utländska flygbolag att trafikera Sverige om avgifterna blir för höga i relation till närliggande stater, vilket kan påverka turistnäringen negativt. Dessutom kan höjda avgifter innebära att överflygande trafik väljer att flyga en längre sträcka för att undvika svenskt luftrum med högre avgifter. Det kan få negativa klimatteffekter.



Ekonomiska åtgärder för att underlätta återhämtningen

Flygbranschen i Sverige har fått olika typer av stöd från staten med anledning av de stora intäktsförlusterna som hänger ihop med pandemin. Det är bland annat stöd till korttidspermittering, kapitaltillskott till Swedavia och svenska regionala flygplatser, rekapitalisering av SAS och utökat anslag till LfV. För att minska effekterna för flygbranschen kopplat till underskottet i GAS som härrör från pandemin har Transportstyrelsen lämnat in en förfrågan om kapitaltillskott till regeringen. Tillskotten kommer dock inte att kunna täcka hela underskottet.

Transportstyrelsen har också förlängt betalningstiden för alla avgifter och fryst avgiftsnivåerna under pandemin, något som aktörer inom alla trafikslag kunnat dra nytta av. Från och med årsskiftet 2021/2022 gäller dock vanliga betalningstider.



På EU-nivå har kommissionen åter igen fattat beslut om en förordning som ger tillfälliga lättnader och undantag från regler inom transportområdet. Många av dessa lättnader och undantag beslutas hos Transportstyrelsen. Under 2021 fattade vi beslut om en rad lättnader, exempelvis

- förlängda yrkeskompetensbevis
- förlängd giltighetstid för körkortet som behörighetshandling
- örlängd giltighetstid för handlingar och ändrade tillsynsperioder inom sjöfartsområdet.

Myndigheter utvecklar tillsammans digitaliseringen i transportsystemet

Digitalisering påverkar hela vårt samhälle, inklusive transportsystemets utformning och användning. Digitaliseringen kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, till exempel genom att nyttja befintlig kapacitet optimalt och minska utsläppen på utsatta platser samt förbättra framkomlighet

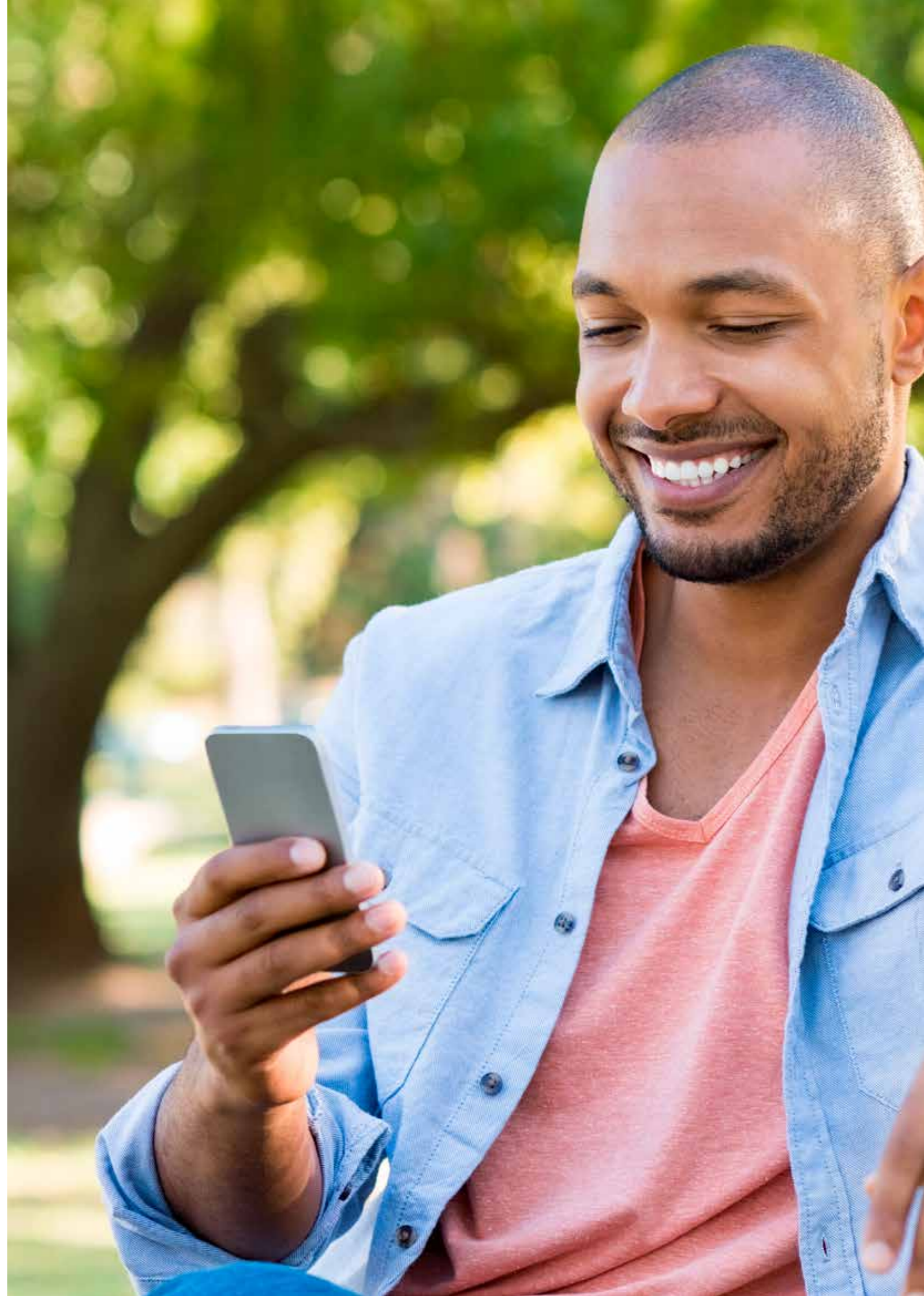
tillgänglighet och säkerhet. För att det ska vara möjligt behöver tillgången till data öka – i annat fall riskerar digitaliseringstakten att stagnera och de potentiella samhällsnyttor som digitaliseringen kan föranleda att utebli.

För att påskynda och möjliggöra den digitala utvecklingen inom transportsystemet är tillgången till och produktionen av standardiserad och strukturerad information kritisk. Ökad tillgång till och produktion av information i olika former innebär också nya möjligheter att utveckla och planera transportsystemet, till exempel dess funktion och underhåll. Under 2021 har Transportstyrelsen tillsammans med flera andra myndigheter från transportsektorn ingått i ett samverkansuppdrag. Uppdraget går ut på att undersöka möjligheterna att bidra till och utveckla den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen genom en eventuell etablering av en nationell grunddatadomän för transportsystemet. Syftet med uppdraget har varit att klargöra och värdera förutsättningarna för en säker och effektiv tillgång till grunddata inom transportsystemet i enlighet med ramverket för nationella grunddata. Tillsammans identifierar vi möjligheter och hinder, nytta och kostnader samt föreslår en plan för det fortsatta arbetet i nästa fas.

Betallösning skapar större nytta för våra medborgare

Vi arbetar för att göra allt fler av våra olika utskick digitala. Under 2021 utvecklade Transportstyrelsen som första myndighet, tillsammans med Myndigheten för digital förvaltning, en betallösning direkt i ärendet. Flera andra myndigheter är intresserade av att använda lösningen. Den som tar emot sin digitala post via Kivra kan därmed betala sina skatter och avgifter direkt via tjänsten. Det är en viktig utveckling, eftersom vi årligen distribuerar miljontals utskick och en stor del av dessa är fakturor. I utvecklingen av betaltjänsten har Transportstyrelsen utgått från ett kunddrivet arbetssätt för att förstå behovet hos medborgarna. Betallösningen skapar hög nytta och förenklar för de medborgare som vill utföra ärendet digitalt. En effekt som vi redan har sett är att antalet medborgare och företag som får en tilläggsavgift för trängselskatten har minskat med 30 procent sedan betallösningen infördes. Den nya betal funktionen gäller för fordonskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Antalet medborgare och företag som är anslutna till en digital brevlåda är i dag drygt fem miljoner, vilket är positivt. Däremot skickar vi enbart ut 20 procent av alla våra utskick digitalt, det innebär att en stor potential finns för att bidra till ökad hållbarhet genom att digitalisera allt fler utskick. Förutom effekter med färre papper och transporter bidrar de digitala utskicken och betal funktionen även till att det digitala flödet hålls ihop. Således skapas nyttor för miljön och en ökad ekonomisk effektivitet, både internt och i samhället.



VI MÖJLIGGÖR MORGONDAGENS RESOR OCH TRANSPORTER

Vill du veta mer om oss?

Gå in på transportstyrelsen.se eller
kontakta oss på telefon 0771-503 503.