



2019

Transportstyrelsens
hållbarhetsarbete

INNEHÅLL

3	Inledning
4	Agenda 2030
6	Vägtrafik
8	Sjöfart
10	Luftfart
12	Järnväg
14	Vårt interna miljöarbete
16	Våra avgifter
17	Hållbara krav i upphandling
18	Hållbart arbetsliv

Generaldirektören har ordet



Transportstyrelsen är en viktig aktör för hållbar utveckling inom transportsystemet. Därför ställer vi oss bakom en avsiktsförklaring att tillsammans med ett 60-tal andra myndigheter bidra till genomförandet av Agenda 2030 genom att integrera de tre dimensionerna social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet i våra kärnuppdrag – regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning.

På myndigheten har vi olika ansvarsområden. Vissa verksamheter handlar om att skapa förutsättningar, andra är det vi kallar för kärnverksamhet. Men allt hör ihop och vi behöver därför samspela för att ge bästa bidrag gentemot alla mål och därmed till hållbar utveckling. Att ha med oss hållbar utveckling som en grund, ett förhållningssätt, hjälper oss att verka för helhet och långsiktighet. Vi har som ett av våra mål att bidra till hållbara transporter. Genom att beakta alla tre hållbarhetsdimensionerna blir hållbar utveckling integrerad i vår verksamhet och en naturlig del av vårt arbete.

Denna första upplaga av hållbarhetsrapport har tagits fram för att visa exempel på områden där vi bidrar till en hållbar utveckling.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör



Agenda 2030

Agenda 2030 för hållbar utveckling syftar till att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. På Transportstyrelsen har vi inlett en kunskapsresa där syftet är att öka medvetenheten om vad hållbar utveckling innebär och hur vår verksamhet berörs. I många delar av vår verksamhet har vi i dag redan ett tydligt hållbarhetsperspektiv.

FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling innehåller 17 globala mål och 169 delmål. Agendan och målen syftar till att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle för alla. Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan.

Genom de transportpolitiska målen har riksdagen beskrivit vad som är viktiga delar för en hållbar utveckling av transportsystemet. I det övergripande transportpolitiska målet är det framför allt ”långsiktigt hållbar transportförsörjning” som kopplar till Brundtlandkommissionens definition av hållbar utveckling som *en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov*.

Vi har ett tydligt hållbarhetsperspektiv i många delar av vår verksamhet. I myndighetens utredningsmetodik, som bland

annat används i vårt arbete med regelutveckling, har vi integrerat hållbarhetsdimensionerna i den nya vägledningen till konsekvensanalyser. Vägledningen ska vara ett stöd för arbeten där det behövs en konsekvensanalys. Det kan vara i regelutvecklingsarbeten, vissa regeringsuppdrag och andra utredningar. För att tydliggöra helhetsperspektivet i analysen är vägledningen uppdelad efter hållbarhetsdimensionerna.

Vi har inlett en kunskapsresa där syftet är att öka vår medvetenhet om vad hållbar utveckling innebär och hur Transportstyrelsen kan bidra till ett hållbart transportsystem.

Våra förvaltningspolitiska mål, vårt förhållningssätt och vår värdegrund är förutsättningar för hur vi ska arbeta och verka för en hållbar utveckling.







Vägtrafik

Transporter av människor och gods påverkar i hög grad miljön och vägtrafikens stora koldioxidutsläpp bidrar till växthuseffekten. Eftersom lösningar på transportsystemets miljöproblem sällan går att åtgärda endast med nationell lagstiftning är en viktig del av vårt arbete att påverka i internationella forum. När det gäller regelefterlevnaden för godstransporter på väg kan vi genom återkommande tillståndsmätning undersöka regelefterlevnaden. För första gången har vi i år även undersökt förarnas sociala villkor.

Lastbilsförarens sociala villkor

En fråga som varit föremål för diskussion är i vilken grad svenska och utländska lastbilsförarens sociala villkor påverkar konkurrensvillkoren inom åkerinäringen. Transportstyrelsen har i samarbete med polisen genomfört en undersökning av förarnas sociala villkor. Av svarsfrekvens och fritextkommentarer drar vi slutsatsen att de flesta förare tycks uppskatta att vi ställer frågor kring arbetsvillkor.

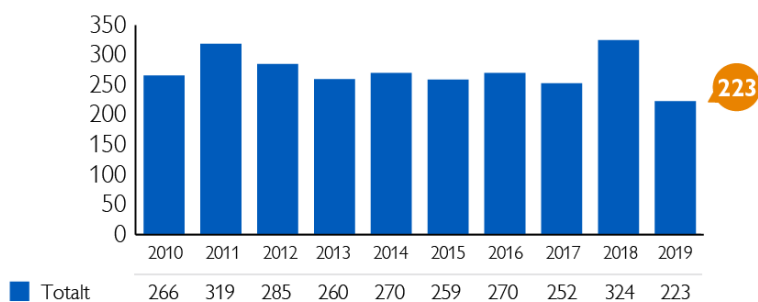
Av dem som svarat har 64 procent en arbetsgivare som är registrerad i Sverige, 30 procent en arbetsgivare i annat land inom EU och 4 procent i ett land utanför EU. 2 procent har inte besvarat frågan. Cirka 65 procent omfattas av kollektivavtal. De flesta arbetar mellan 31 och 50 timmar per vecka.

Det finns en del tydliga skillnader i villkor mellan förare beroende på vilket land arbetsgivaren är registrerad i. Till

exempel har förare med arbetsgivare registrerade i Sverige en högre lön och tillbringar färre nätter sovande i lastbilen än förare med arbetsgivare registrerade i ett annat land.

De flesta förare trivs med sitt arbete och sina villkor, oavsett var arbetsgivaren är registrerad. Det beror troligtvis på att lön och villkor i någon mån följer allmänna villkor eller praxis för yrket i det land där arbetsgivaren är registrerad. I vissa länder finns också lagstiftning om lägstalön. Andelen utländska förare, företag och fordon på svenska vägar är den högsta sedan mätningarna inleddes 2012. Vår bedömning är att det delvis kan handla om att utländska aktörer i många fall har en gynnsammare kostnadsbild på grund av löneläget, men att ökningen sannolikt även beror på att det saknas yrkesförare i Sverige samtidigt som det finns en stor efterfrågan på lastbilstransporter. Samtliga yrkestrafikbranscher har under flera år redogjort för stora rekryteringsproblem.

Omkomna vägtrafik 2010 - 2019



Under 2019 omkom 223 personer i olyckor på de svenska vägarna enligt Transportstyrelsens preliminära statistik. Det är betydligt färre än 2018 då 324 människor omkom. Det är personbilsolyckorna som har minskat mest, framför allt singelolyckorna. Även motorcykelolyckorna har minskat påtagligt. Likaså har fordonskollisioner och fotgängarpåkörningar med dödlig utgång minskat.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär att antalet omkomna ska halveras mellan 2007 och 2020. Det innebär högst 220 omkomna år 2020.

Krav på minskade utsläpp från tunga fordon

Koldioxidutsläpp från transporter med tunga fordon, inbegripet lastbilar, bussar och långfärdsbussar, står för ungefär 25 procent av de totala koldioxidutsläppen från vägtransporterna i EU, och utan ytterligare styrmedel förväntas utsläppen öka till 2030. Inom EU är det beslutat att utsläppen av växthusgaser från tunga fordon i stället ska minska med 30 procent under åren 2021 till 2030.

För att driva på utvecklingen mot energieffektivare fordon har Transportstyrelsen deltagit i det internationella arbetet med att ta fram en metod för att deklarerat uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för tunga lastbilar. Sedan den 1 juli 2019 måste tillverkarna deklarerat dessa uppgifter för en stor andel av de nya tunga lastbilar som sätts på marknaden inom EU. Uppgifterna kan användas för att ställa krav på tillverkarna att successivt tillhandahålla allt mer energieffektiva fordon. Transportstyrelsen är ansvarig för en del av rapporteringen och utvärderingen av hur minskningen fortgår. Att det finns uppgifter om koldioxidutsläppen gör det möjligt för köpare av tunga lastbilar att göra aktiva val vid köp av fordon, och dessutom kan nya styrmedel tas fram i

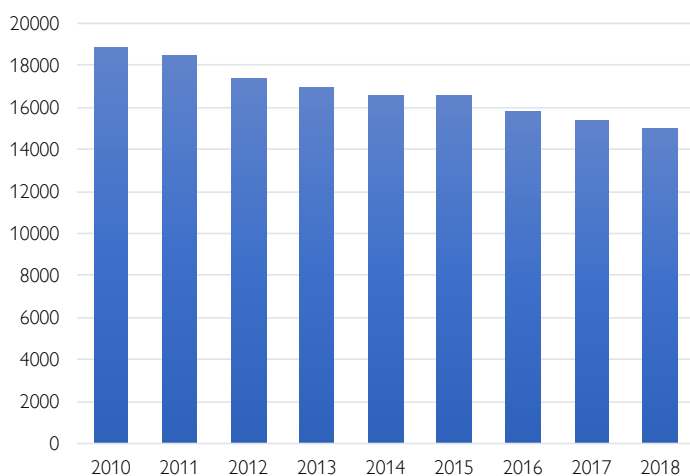
syfte att minska utsläppen. För att kunna registerföra uppgifterna och rapportera dem till EU har vi utvecklat det svenska vägtrafikregistret. Arbetet fortsätter nu med fokus på bussar och mindre lastbilar.

Det behöver säkerställas att metoden för deklaration av koldioxidutsläpp för tunga fordon även är användbar för små och medelstora tillverkare av påbyggnadsfordon, till exempel timmerbilar eller brandbilar, där tillverkningen av ett fordon sker i flera steg hos olika tillverkare. Tillverkningen sker ofta i liten volym men är en viktig industri för Sverige.

EU har också startat ett arbete för att utvärdera vad som behöver förbättras med dagens krav på övriga avgasutsläpp, förutom koldioxid. Fokus har hittills legat på testmetoder för att säkerställa att utsläppen vid verklig körning ligger under lagkravet i utsläppsklass Euro VI. I dag finns det en del krav som måste uppfyllas för att en mätning i verklig trafik ska anses vara godkänd, och därför motsvarar det inte alltid fordonets verkliga användning. Man tittar även på möjligheten att ytterligare sänka gränsvärdena eftersom det idag finns teknik som möjliggör en effektivare avgasrening.

Växthusgasutsläpp från inrikes vägtrafik

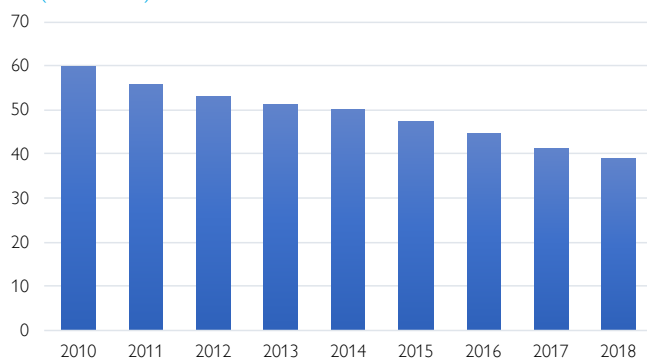
(Tusen ton koldioxidekvivalenter)



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

Kväveoxidutsläpp från inrikes vägtrafik

(Tusen ton)



Den största källan till växthusgasutsläpp från inrikes transporter är vägtransporterna. 2018 stod de för 91 procent av utsläppen från inrikes transporter. Sedan 2010 har utsläppen från vägtransporterna minskat med 21 procent, trots att vägtransporterna samtidigt har ökat mått i antal fordonskilometer.

Källa: Naturvårdsverket.



Sjöfart

Transportstyrelsen ansvarar inte bara för att kontrollera fartygs säkerhet utan också arbetsmiljön ombord. Det handlar om allt ifrån arbets- och boendemiljö, mat och dryck till sjukvård och skyddsombud. Sjöfarten är även en källa till utsläpp som är negativa för miljön, och just nu pågår ett flertal åtgärder för att minska fritidsbåtarnas miljöpåverkan.

Sjömännens arbets- och levnadsvillkor

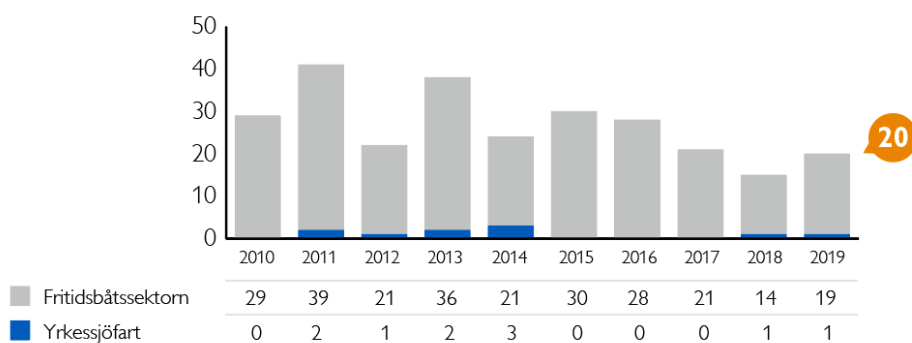
För att få en bild av hur anställda på svenska fartyg upplever sin arbetsmiljö har Transportstyrelsen gjort en analys. Rapporten bygger på en omfattande enkät där 6 148 sjömän svarat på frågor om arbetsmiljön.

Analysen visar att många ombordanställda upplever för hög arbetsbelastning och för lite återhämtning. Resultatet pekar också på att det är vanligare med kränkande behandlingar och trakasserier till sjöss än på arbetsmarknaden i sin helhet. Kön är den vanligaste orsaken, men även ålder, maktförhåll-

landen och hierarki uppges ligga till grund för kränkande handlingar och trakasserier. Intendenturpersonalen och kvinnliga sjömän upplever generellt en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö.

De lärdomar som vi kan dra av analysen kommer att användas i vårt fortsatta arbete med tillsyn av den sociala och organisatoriska arbetsmiljön och i vår samverkan med parterna.

Omkomna sjöfart 2010 - 2019



Inom sjöfarten omkom 20 personer under 2019. Det är en ökning jämfört med 2018 då 15 personer omkom.

Fritidsbåtarnas miljöpåverkan

Även om fritidsbåtarna står för enbart en liten del av sjöfartens utsläpp, finns det ändå potential att minska utsläppen. Därför arbetar Transportstyrelsen med att ta fram en nationell informationskampanj riktad till båtägare om båtmotorers klimat- och miljöpåverkan. Den lanseras i samband med båtmässorna under våren 2020 och innehåller tre viktiga delar:

- körsätt med ecodriving och hänsyn till omgivningen
- alternativa bränslen som ger mindre utsläpp
- utbyte av gamla tvåtaktsmotorer som är de största miljöbovorna inom sektorn.

Ett annat projekt är Skrovmålet, som ska leda till att minska den negativa påverkan från fritidsbåtarnas båtbottnfärger. Vi har tittat på vilka effekter för miljö och hälsa som de vanligaste metoderna för att sanera båtskrov från giftiga färger ger för att kunna föreslå hur detta kan komma behöva regleras framöver. Vi gör även en konsekvensundersökning av förutsättningarna för att eventuellt föreslå ett förbud mot

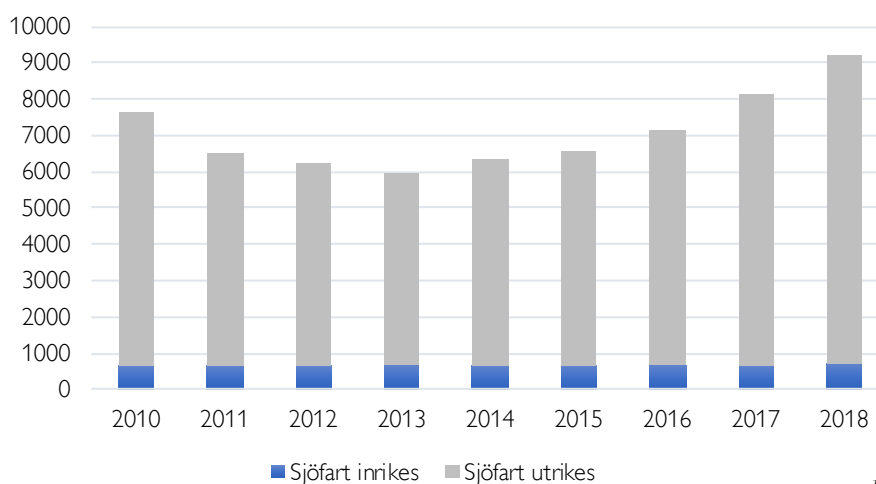
att använda biocidfärger på båtskrov, med kartläggning av giftfria alternativ så som borsttvätt, båtliftar, trailerbåtar, skrovdunkar etc.

Det har även tagits fram en sammanställning över vilka fakta som finns vad gäller TBT, koppar och zink kopplat till båtbottnfärger för att vi ska kunna ta ställning till vilka förslag till åtgärder som är rimliga och effektiva.

Under 2019 slutfördes en förstudie om toalettavfall från fritidsbåtar, med fokus på de båtar som inte har en toalett ombord, vilket är drygt 80 procent av alla båtar. Ägarna till dessa båtar behöver ha tillgång till toaletter på land för att avfallet inte ska riskera att hamna i vattnet. Förstudien bekräftade att det finns en lucka i regelverket och ingen aktör har något ansvar att se till att det finns tillgång på landtoaletter för båtägare, vilket gör att ingen är beredd att ta den kostnaden. Därför har Transportstyrelsen föreslagit att någon lämplig myndighet bör få i uppdrag att utreda var detta ansvar bör ligga och sedan verka för att sådana regler skapas och följs.

Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes sjöfart

(Tusen ton koldioxidekvivalenter)



Källa: Naturvårdsverket.



Luftfart

För att kunna säkerställa en hållbar utveckling av luftfarten måste flygets klimatpåverkan begränsas och på sikt även minska, och det går inte att lösa enbart genom nationell lagstiftning. En viktig del av Transportstyrelsens arbete är därför att påverka och aktivt delta i arbetet med att minska flygets klimatpåverkan på såväl global som europeisk och nationell nivå.

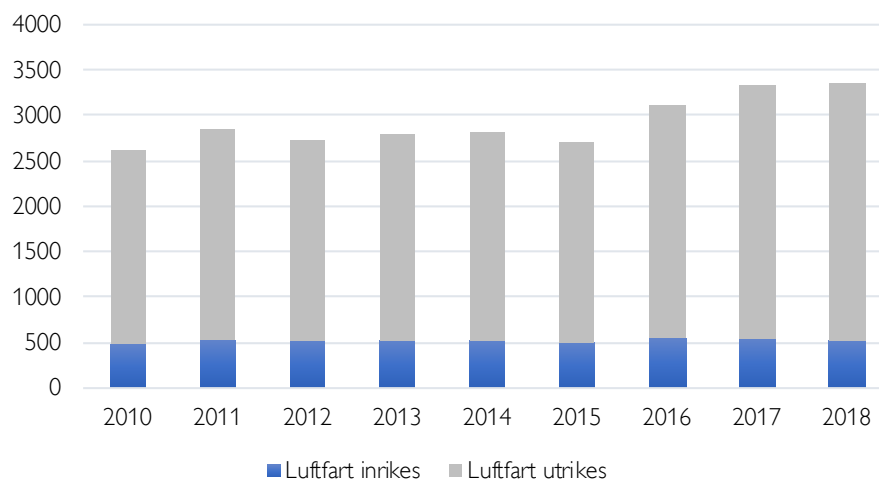
Sverige har, genom en expert vid Transportstyrelsen, en medlem i flygets internationella miljökommitté CAEP. Arbetet där handlar om att ta fram utsläppsstandarder som driver på teknisk utveckling, till exempel motorer som kräver mindre bränsle. Hållbara flygbränslen från biomassa är ett annat sätt att minska flygets klimatpåverkan.

Hur stor klimatpåverkan en specifik flygresor har beror inte bara på koldioxidutsläppen från flygbränslet, utan även de så kallade höghöjdseffekterna spelar in. Vilka effekter flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd får, liksom påverkan från kondensstrimmor, beror på olika faktorer: var på jorden flygresan genomförs, om resan sker på natten eller dagen, på vintern eller sommaren, på vilken höjd flygningen sker och hur de atmosfäriska förhållandena ser ut

just där flygningen sker. Enligt Internationella klimatpanelen (IPCC) står flyget globalt sett för omkring 2-3 procent av de totala utsläppen av koldioxid. Man brukar räkna med att flygets totala klimatpåverkan blir ungefär dubbelt så stor (senaste forskningen nämner 1,9 som den bästa uppskattningen) som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid. Luftfartens totala klimatpåverkan, med den så kallade höghöjdseffekten inräknad, uppskattas till 4-5 procent av den mänskliga påverkan på klimatet.

Majoriteten av inrikesflygningarna i Sverige når däremot aldrig upp till de höga höjder som krävs för att höghöjdseffekter ska uppstå. Den genomsnittliga klimatpåverkan från inrikesflyget uppskattas till en faktor 1,3 jämfört med utsläppen av enbart koldioxid.

Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart
(Tusen ton koldioxidekvivalenter)



Källa: Naturvårdsverket.

TRE STYRMEDEL FÖR ATT MINSKA FLYGETS KLIMATPÅVERKAN

CORSIA – ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp

Det globala styrmedlet som FN:s luftfartsorganisation ICAO beslutat om kallas CORSIA, vilket står för Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation. Styrmedlet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp tillåts växa fram till och med år 2020. Därefter måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger 2020 års nivå, vilket då bidrar till utsläppsminskningar inom andra sektorer än det internationella flyget. Med denna åtgärd skulle det internationella flyget få en så kallad koldioxidneutral tillväxt efter år 2020.

EU:s handelssystem för utsläppsrätter

Flyget är inkluderat i EU:s handelssystem för utsläppsrätter, EU ETS, sedan 2012. Flygningar inom och mellan EU-länderna samt Island och Norge inkluderas i systemet. Principen för handelssystemet är att begränsa utsläppen. Det görs genom att en övre gräns sätts för hur stora de totala utsläppen från företagen i systemet får vara. Denna högsta tillåtna gräns kallas utsläppstak. Taket kommer att sänkas successivt för att på så sätt minska utsläppen. Handel med utsläppsrätter gör det möjligt att minska utsläppen där det kostar minst. De företag som har höga kostnader för att kunna minska sina utsläpp, till exempel flygbolagen, kan köpa utsläppsrätter från företag som har lägre kostnader.

Flygskatt i Sverige

Den 1 april 2018 införde riksdagen en skatt på flyg på flygresor i Sverige med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Skatten ska betalas av flygbolaget och tas ut per avresande passagerare. Det betyder att passagerare som reser inrikes betalar skatt två gånger för en tur- och returresa, medan passagerare som reser utrikes betalar endast för utresan.

Drönares påverkan på hållbarhet

När drönare blir vanligare kommer det att få effekter inom området hållbarhet. Drönare har stora förutsättningar att ersätta en del av dagens bruksflyg som i vissa fall kan vara både farligt och belastande för miljön. Ett skifte av leveranser från vägtrafik till drönartrafik skulle kunna innebära miljövänligare transporter som stör färre människor och leder till minskad fordonstrafik.

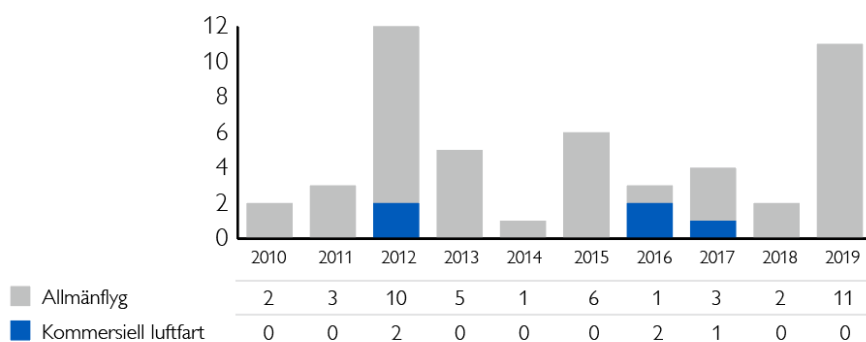
Det är i dagsläget svårt att förutse hur stora klimativinster ett utbyte av framför allt vägtrafik och luftfart i framtiden skulle kunna ge. Det beror på osäkerheten i hur stor del av fordonsflottan och allmänflyget som i framtiden kommer att drivas på fossilfria bränslen men också på grund av osäkerheten kring hur tekniken kommer att utvecklas. Tekniken, regelverket och lufrumsanvändningen skulle kunna minska möjligheterna till att byta ut trafik i den utsträckning som önskas ur miljösynpunkt.

Om inte tillverkningen, användningen och återvinningen av batterierna sker på ett kontrollerat och miljövänligt sätt, finns

det risk att den positiva miljöeffekten omintetgörs av den negativa miljöpåverkan som det innebär att producera och tillhandahålla miljontals nya batterier. Framställningen av batterier bör också problematiseras, eftersom batteriproduktionen i allmänhet fordrar kobolt, som i sin tur ofta bryts under svåra förhållanden i tredje världen.

En ökad drönartrafik, där inget utbyte av annan trafik görs, skulle sannolikt medföra ett ökat buller i samhället. De mindre drönare som vi ser i dag har väsentligt lägre källbuller än bilar, tåg och flygplan. Om den ökade drönartrafiken ersätter annan trafik, kommer det sannolikt att bidra till att det totala trafikbullret blir lägre, under förutsättning att operativa regler utformas på ett lämpligt sätt. Karaktären på buller från drönare kan vara helt annorlunda, eftersom de är små men kan flyga mycket närmare människor än konventionella luftfartyg. Det är i dagsläget svårt att bedöma effekterna av drönarbuller eller hur många som kommer att bli störda av ett ökat buller från drönare.

Omkomna luftfart 2010 - 2019



11

Under 2019 omkom 11 personer i inrikes luftfart, varav 9 personer i den svåra olyckan i Umeå i somras. Det är en ökning jämfört med 2018 då 2 personer omkom.



Järnväg

Att andelen godstransporter på järnväg ökar ses som viktigt för att kunna uppnå flera politiska mål, bland annat minskad klimatpåverkan. Det pågår en diskussion kring möjligheten att flytta över en del av godstransporterna från väg till järnväg med målet att minska godstransporternas klimatpåverkan. Det finns dock signaler som tyder på en ökad risk för att denna överflytt kan komma att gå långsamt, eller till och med att det motsatta kan komma att ske, det vill säga att det istället blir en överflytt från järnväg till väg.

Enligt Trafikverkets bedömningar kan knappt 4 procent av de godstransporter som sker på väg överföras till järnväg. Dessa bedömningar grundar sig bland annat i att endast en mindre andel av det gods som i dag transporteras med lastbil körs på avstånd där järnvägen är konkurrenskraftig. Det handlar även om att enbart en viss del av varorna som transporteras på väg är lämpliga att frakta på järnvägen.

I Transportstyrelsens årligen återkommande rapport Transportmarknaden i siffror har vi rapporterat att de företag som kör gods på järnväg under en längre tid har uppvisat en sviktande lönsamhet. De har i genomsnitt en lönsamhet på några enstaka procent, vilket är väldigt lågt i jämförelse med näringslivet i stort. Långvariga underskott kan leda till att aktörer försvinner från marknaden, vilket kan komma att begränsa möjligheterna att köra gods på järnväg i den utsträckning som efterfrågas. Därmed begränsas även möjligheterna till överflytt från väg till järnväg ytterligare.

Ett flertal godstransportköpare upplever det som opålitligt att transportera varor på järnvägen. När störningar inträffar, vill godstransportköparna få bättre information än idag för att

kunna bedöma konsekvenserna. Flera godstransportköpare uttrycker även att de upplever att järnvägstransporter blivit dyrare, inte minst i jämförelse med vägtransporter. Detta framkommer i Transportstyrelsens undersökning Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden. Marknaden, som den fungerar i dag, klarar inte av att fullt ut möta godstransportköparnas förväntningar och de åtgärder som hittills vidtagits tycks inte ha varit tillräckliga för att göra godstransporter på järnväg attraktiva nog för att locka över transporter från vägsidan.

Transportstyrelsen verkar för ökad dialog mellan ett flertal aktörer kring hur järnvägen kan utvecklas samt hur godstransportköparnas behov och önskemål kan tillvaratas. Det finns fler aktörer än enbart järnvägsföretagen som har ansvar för att göra järnvägstransporter effektivare och tillförlitligare. Inom myndigheten använder vi kunskapen i exempelvis våra regelarbeten och för att få förståelse för vad olika ingrepp kan få för konsekvenser för transportföretagens kunder.

Tågresenärernas syn på järnvägsmarknaden

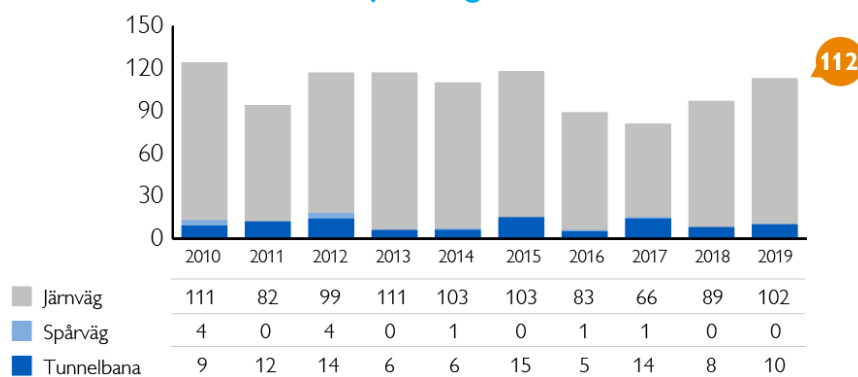
Transportstyrelsen har genomfört en marknadsundersökning bland tågresenärer för att få en bild av deras syn på järnvägsmarknaden och därigenom en uppfattning om vilka frågor som bör prioriteras framöver. Efter trafiksäkerhet anser resenärerna att den viktigaste aspekten är att tåget är i tid. Att kunna lita på att man som resenär kommer fram när man tänkt sig är viktigt för att öka människors förtroende för järnvägen och i förlängningen för att få fler att vilja resa med tåg. Störningsinformation, som är nära besläktat med punktlighet, rankas också högt av resenärerna. Tillsammans pekar detta på att det är viktigt för resenärerna att få information om vad som hänt när störningar väl inträffar. Att ha tillgång till sittplats under sin resa prioriteras också högt. Hur viktigt det är med tillgång till sittplats tenderar att variera mellan olika ålderskategorier, där äldre resenärer ser det som viktigare än yngre.

I relation till andra trafikslag är tåget ett miljövänligt sätt att resa på. I ljuset av den intensifierade klimatdebatten har detta lyfts som en av tågets främsta konkurrensfördelar och som en anledning till att det är viktigt att fler resor sker på järnväg. Med detta i beaktande är det förvånansvärt få som svarat att det är viktigt för dem att tåget är ett bra val ur ett miljöperspektiv.

Nöjdast är resenärerna med ombordpersonalens uppträdande.

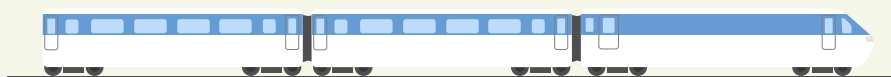


Omkomna järnväg 2010 - 2019



Inom spårtrafiken omkom 112 personer under 2019 vilket är en ökning jämfört med 2018 då 97 personer omkom.

Järnvägstrafikens mest påtagliga inverkan på miljö och hälsa är buller. Buller kan ge hälsoproblem som stress, sömnsvårigheter, koncentrations- och inlärningssvårigheter. Personer som utsätts för buller under lång tid får dessutom ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Även om järnvägens utsläpp av koldioxid är små, kan energieffektivisering genom exempelvis sparsam körning och återmatning av energi vara en möjlighet till att minska växthusgasutsläppen. Luftföroreningar är inget större problem för människors hälsa vid normal järnvägsdrift, men det kan bli problem med partiklar i instängda miljöer, som stationer under mark.





Vårt interna miljöarbete

Transportstyrelsen ska verka för att generationsmålet och de 16 miljökvalitetsmålen som riksdagen fastställt nås samt att verksamheten särskilt ska inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Vi arbetar ständigt för att minska vår egen miljöpåverkan genom att systematiskt arbeta med frågor som utsläpp från tjänsteresor, miljökrav vid upphandling och utskick av papper och kuvert.

De 16 miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Av de 16 målen är det 12 som berör Transportstyrelsens verksamhet.

I tabellen nedan visas vilka 12 av 16 miljökvalitetsmål som vårt arbete bidrar till.

Mål	Berörda trafikslag				Transporternas påverkan inom vårt 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 bakans 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

Vårt systematiska miljöarbete

På Transportstyrelsen arbetar vi systematiskt för att ständigt minska vår miljöpåverkan. Vår största miljöpåverkan sker i dagsläget genom våra utskick av kuvert och papper, utsläpp av koldioxid från våra tjänsteresor och vid tillverkning av registreringsskyltar och körkort. En stor del av vår miljöpåverkan sker genom resursförbrukning och därför tycker vi att det är viktigt att ställa miljökrav vid upphandling. Detta är ett område som vi har utvecklat under de senaste åren genom att vi systematiskt planerar vilka miljökrav som ska ställas och följer upp de miljökrav som ställs.

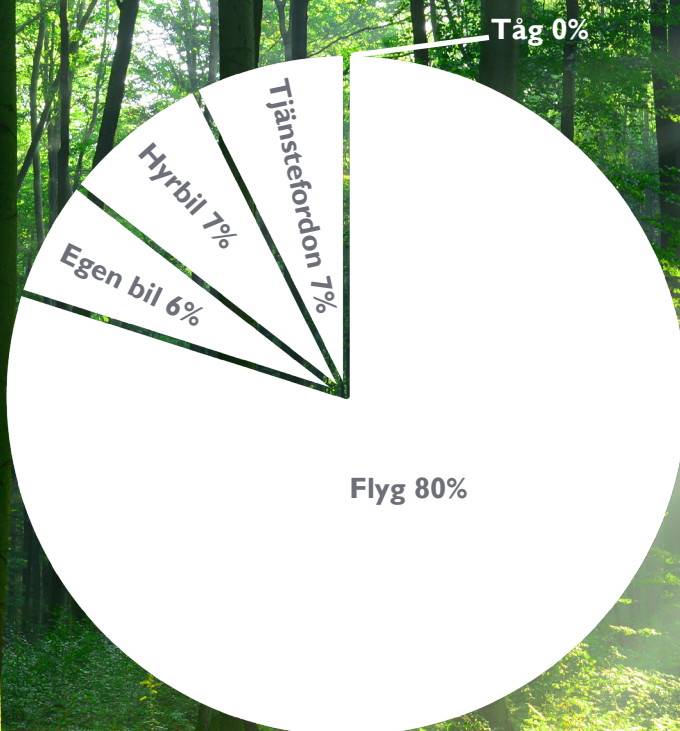
För att säkerställa att medarbetarna har grundläggande kompetens i miljöfrågor har vi en obligatorisk webbaserad utbildning i miljö. Denna utbildning ska genomföras vart tredje år. Utbildningen omfattar både den miljöpåverkan som vår verksamhet ger upphov till och miljöpåverkan från transportsystemet.

Transportstyrelsen har stora mängder utskick i form av kuvert och papper. Vi arbetar för att ersätta pappersutskicken med digitala lösningar genom vår digitala agenda. Den digitala agendan utgår från regeringens och Transportstyrelsens mål för att ge en tydlig riktning för myndighetens arbete med digitalisering. Det skapar en positiv effekt på minskad pappersförbrukning, portokostnad och miljöpåverkan samtidigt som det ger ökad säkerhet och tillgänglighet för mottagarna.

Utsläppen från våra tjänsteresor har minskat kontinuerligt sedan 2010. Våra flygresor står för cirka 80 procent av utsläppen. Här arbetar vi hela tiden för att se över möjligheten att ersätta flygresor med tåg eller genom att delta resfritt med hjälp av vår digitala mötesteknik.

Utskick	2019	2018	2017
Pappersutskick (miljoner)	35,4	37,3	40,7
Kuvert (miljoner)	23,6	25,0	27,6

Koldioxidutsläpp från våra tjänsteresor	2019	2018	2017
Kilo	611 000	682 000	743 00
Kilo per årsarbetskraft	341	395	423



Utsläpp av koldioxid från våra tjänsteresor 2019 uppdelat på utsläppskälla.



Våra avgifter

De avgifter vi tar ut ska täcka de kostnader vi har. Om vi kan utveckla verksamheten så att det medför lägre kostnader, kan vi också sänka avgiften. Om vi i stället får ökade kostnader, till exempel om nya regler tillkommer och vi måste göra mer än tidigare, kan en avgift i stället behöva höjas.

Ekonomisk hållbarhet kan ses som ett medel där utvecklingen balanseras så att den fungerar långsiktigt. Det kan handla om effektivitet, om förutsättningar för näringslivet, marknadsfunktion och konkurrensförhållanden.

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Vi gör årligen en översyn av avgifterna så att våra intäkter på sikt motsvarar våra kostnader. Eftersom vår verksamhet varierar mellan åren innebär det att intäkter och kostnader inte alltid följs åt. Vår ambition är att hålla avgifterna stabila och undvika justeringar varje år och på så sätt får vi en hållbar ekonomi. Vart tredje år genomför vi i stället en större genomlysning av samtliga avgifter och då gör vi också de avgiftsförändringar som krävs.

Till 2020 genomför vi avgiftsförändringar inom alla trafikslag. Sammantaget bedömer vi att det ökade avgiftsuttaget endast får begränsade negativa konsekvenser för avgiftsbetalarna. Sammantaget beräknas avgiftsuttaget 2020 öka med cirka 4 procent jämfört med 2019. Förändringen är en följd både av volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.

Förändringarna inom järnvägsområdet innebär lägre avgifter för de olika kollektiverna och bör ha en positiv effekt.

Inom luftfartsområdet får de förändringar vi genomför vissa negativa konsekvenser för avgiftsbetalarna, som finns inom

olika områden. Däremot genomför vi sänkningar för luftfartscertifikat och registerkontroll, vilket istället får en positiv effekt för betalarna.

Inom sjöfartsområdet kommer de avgiftshöjningar vi genomför att leda till högre kostnader. De flesta höjningarna riktar sig mot större organisationer och bedöms vara hanterbara.

När det gäller vägtrafik genomför vi bland annat en höjning av körkortavgiften med 30 kronor. Förslaget påverkar samtliga som ska ta eller förnya körkort men höjningen bör inte ha någon större negativ effekt på betalarna.

För vissa områden, där Transportstyrelsen har sett att ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher, har vi möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Kostnaderna som inte täcks av avgiftsintäkter subventioneras i stället med skattemedel. Det avser framför allt viss tillsyn inom luftfart samt tillsyn och registerhållning inom sjöfart. Gemensamt är att det ofta rör små kollektiv som annars skulle få allt för höga avgifter vilket skulle kunna ge negativa konsekvenser i transportsystemet.

Under 2020 planerar vi att göra en analys av de områden som i dagsläget inte har krav på full kostnadstäckning och de avgifter som tas ut inom dem.



Hållbara krav i upphandling

Upphandling är ett viktigt styrmedel för att nå samhällspolitiska mål. Genom att ta miljöhänsyn och sociala hänsyn i upphandlingen bidrar vi till en hållbar utveckling och till att de nationella miljökvalitetsmålen nås. Enligt vår rutin för hållbarhetskrav tar vi inför varje upphandling ställning till om hållbarhetskrav ska ställas och om det är lämpligast att utgå från baskrav eller avancerade krav hos Upphandlingsmyndigheten.

Vad gäller antalet upphandlingar under 2019 om totalt 127 stycken, genomförde Transportstyrelsen 17 stycken av dessa med miljökrav till ett värde av cirka 119 miljoner kronor vilket utgör 18 procent av det totala värdet. Till exempel så har vi ställt krav på systematiskt miljöarbete och miljökrav på de skyddskläder vi köper in. Av det totala antalet upphandlingar har andelen, där det inte funnits skäl att ställa miljökrav, ökat i jämförelse med tidigare år. Majoriteten av dessa utgörs av IT-konsulttjänster och det är ett område där miljökrav inte ställs. Dock omfattas konsulterna av vårt styrande dokument för möten och resor som ställer krav på resfria möten och resor i tjänsten.

För att ställa sociala krav använder vi en vägledning som tagits fram i samarbete med andra myndigheter och som utgår från Upphandlingsmyndighetens kriterier. När det

gäller sociala krav gör vi alltid en bedömning av om arbetsrättsliga villkor ska ställas och vi har till exempel ställt krav vid upphandling av lokalvård. Genom att strategiskt arbeta med livscykelkostnader (LCC) i stegen före inköpsprocessen kan förutsättningarna öka för att fatta ekonomiskt långsiktiga beslut och bidra till att uppnå den goda affären sett till hela livscykeln. Genom att beakta och kalkylera med LCC där det är möjligt tar hänsyn till alla de kostnader som kan uppstå under en varas eller tjänsts hela nyttjandetid – från inköp till avveckling eller avfall.





Hållbart arbetsliv

Vår personalstrategi innehåller fyra viktiga områden där hållbart arbetsliv ingår. Forskningsresultat visar att vi ligger i framkant vad gäller den sociala arbetsmiljön. För att uppnå ett hållbart arbetsliv behöver vi fortsätta att främja en god arbetsmiljö och förebygga arbetsrelaterad ohälsa.

Transportstyrelsen har tagit fram en strategi för personalområdet. I den framgår vad som är viktigt för oss att fokusera på inom det personalrelaterade arbetet för att bidra till vår vision och våra mål. Strategin består av fyra områden: attraktiv arbetsgivare, kompetensförsörjning, hållbart arbetsliv och organisationskultur.

Transportstyrelsen har i fem år deltagit i ett forskningsprojekt kring organisatorisk och social arbetsmiljö i samarbete med Linköpings universitet. Forskningsresultatet visar att jämfört med annan statlig förvaltning i Sverige ligger myndigheten klart i framkant då det gäller den sociala arbetsmiljön, men det visar även att vi har vissa utvecklingsområden vad gäller den organisatoriska arbetsmiljön.

Vi har genomfört särskilda insatser för verksamheter med hög korttidssjukfrånvaro. Medarbetare och chef har i tidigt

skede haft samtal i syfte att visa på var och ens betydelse för den gemensamma måluppfyllelsen och gemensamt komma fram till om något behöver göras för att underlätta för den enskilde. Insatserna har gett effekt på korttidssjukfrånvaron som minskat. För att uppnå ett hållbart arbetsliv, där alla har möjlighet att arbeta ett helt arbetsliv, behöver vi fortsätta att främja en god arbetsmiljö och förebygga arbetsrelaterad ohälsa.

Vi har även utvecklat vår rekryteringsprocess för att säkra att den är diskrimineringsfri. Den nya processen kommer att implementeras under 2020.

År 2019 var det sista året som Transportstyrelsen skickar lönebesked i pappersform till medarbetarna. Från och med 2020 erbjuder vi i stället en digital lösning vilket medför lägre kostnader och minskad miljöpåverkan.



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.