



2020

Transportstyrelsens **hållbarhetsarbete**



Vår roll i samhällets arbete med hållbarhet

Året som gått har i allt väsentligt präglats av den pågående pandemins globala härjningar. Den har påverkat samhällslivets alla områden. Den har drabbat transportsystemet, men även oss själva. Hela transportsektorn har stått inför en stor och annorlunda utmaning och en viktig uppgift för oss som myndighet har varit att på olika sätt försöka mildra effekterna för branschen. Det innebär inte att vi släppt taget om de centrala frågorna om ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. I vissa avseenden kan pandemin till och med ha fungerat som katalysator för nödvändiga beteendeförändringar, innovation och nytänk.

Transportstyrelsen bidrar på olika sätt i arbetet med transportsektorns klimatomställning. Frågan om klimatförändringarna är inte bara en miljöfråga utan också i allra högsta grad en hållbarhetsfråga och får påverkan på alla tre hållbarhetsdimensioner med åtskilliga målkonflikter – men också målsynergier – som följd. Vårt hållbarhetsarbete utgår från Agenda 2030 med dess 17 globala mål för hållbar utveckling.

Ett hållbart transportsystem behöver en tidsenlig regelgivning som kännetecknas av en helhetssyn med medborgares och näringslivets behov i fokus. Vi har utvecklat vårt arbete med sociala villkor och jämställdhet inom flera trafikslag och har sett över regelgivning för trafikskolor och elektrifiering inom trafikslagen.

Verksamheten på vår myndighet är heterogen och dessutom utspridd geografiskt. En av de saker som förenar oss är att vi tillsammans ska bidra till en hållbar utveckling. Under året har vi tagit fram en webbaserad utbildning om hållbar utveckling och Agenda 2030 som ska ge oss på myndigheten en grundläggande kompetens att utgå från i vårt fortsatta arbete. Vi har som ett av våra mål att bidra till hållbara transporter och genom att beakta alla de tre hållbarhetsdimensionerna blir hållbar utveckling integrerat i Transportstyrelsens verksamhet. I den här rapporten presenterar vi delar av det arbete vi utför för att bidra till ett hållbart samhälle.

Jag hoppas att du finner innehållet intressant och jag önskar dig en trevlig läsning!


Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

INNEHÅLL

3	Inledning av generaldirektören
4	Ett år i pandemins tecken
8	Vägtrafik
12	Sjöfart
14	Luftfart
18	Järnväg
20	Så bidrar vi till miljökvalitetsmålen
22	Vårt arbete med digitalisering
24	Vårt interna miljöarbete
26	Stabila och hållbara avgifter
28	Hemarbete ställer nya krav



Ett år i pandemins tecken

Vårt arbete med hållbarhet handlar om att se helheten för att kunna skapa goda förutsättningar både inom det sociala, ekonomiska och miljömässiga området i samhället. Effekterna av covid-19 har präglat detta år och sätter stora spår inom samhället och skapar förändringar för transporter och resande, på olika sätt. Pandemins följder skär tydligt genom alla tre hållbarhetsområden.

År 2020 var på många sätt ett mycket annorlunda år när en allvarlig pandemi bröt ut med stor påverkan för enskilda personer, näringsliv och samhället i stort. I nuläget ser det ut som om pandemin kommer att fortsätta en relativt lång tid framöver. Detta medför fortsatta mötes- och umgängesrestriktioner och stora konsekvenser för vissa särskilt utsatta branscher och näringsidkare. Transportsektorn är en av de mest utsatta sektorerna, vilket på längre sikt kommer att innebära att vi får se utmanande konsekvenser för transportförsörjningen och tillgängligheten. Konsekvenserna är dock i varierande omfattning, eftersom transporter har stora beroenden av underliggande drivkrafter men även har komplexa beroenden mellan olika trafikslag. Ett exempel är taxis och flygbussars beroende av flygtrafikens volymer.

En bransch som dock har drabbats mycket hårt är luftfarten och det gäller inte bara flygbolag, utan även flygplatser och annan luftfartsrelaterad verksamhet. Det är de långväga internationella flygförbindelserna som har påverkats mest av pandemin och på en global nivå kom detta att innebära att varje flygplats i genomsnitt förlorade 50 procent av sina anslutningar under våren 2020. Trafikminskningen fick till följd att alla delar av luftfartsbranschen genererar mindre intäkter. Det förutspås att under år 2020 kommer flygbolag, flygplatser och leverantörer av flygtrafikledningstjänst i Europa att minska sina intäkter med 140 miljarder euro i jämförelse med år 2019.

Det märks också tydligt i Transportstyrelsens ekonomiska tillsyn att stora delar av flygbranschen har det svårt. Det finns många flygtrafiktjänster som ska utföras trots få passagerare. Ett exempel är säkerhetskontroller för passagerare, där kostnaden överskrider intäkterna som systemen genererar.

Konsekvenserna för Transportstyrelsens kärnverksamhet är på kort sikt inte så stora. Men beroende på utvecklingen och långvarigheten kommer till exempel minskade och förändrade volymer och nya marknadsförutsättningar att få påverkan på verksamheten i varierande grad. Det har också blivit allt tydligare att behoven av ökad samverkan inom och mellan myndigheter och övriga aktörer blir allt viktigare och behöver utvecklas. De flesta branscher har påverkats på ett eller annat sätt. Mest drabbade är flyg och taxi, men även det kollektiva resandet. Däremot har andra branscher ökat sina volymer, till exempel paketdistribution på grund av den ökade e-handeln.

Internt inom myndigheten har givetvis rekommendationerna om att arbeta hemifrån, minska resandet och utveckla nya arbetssätt fått konsekvenser. Det kan innebära risker men även möjligheter och därför gäller det att vara lyhörd och innovativ. Dessa extraordinära tider ställer också stora – ibland helt nya krav – på såväl ledarskap som medarbetarskap.

Lika villkor mellan kvinnor och män

På myndigheten finns det en medvetenhet om bristerna i kvinnors och mäns olika villkor inom transportsektorn. I en rapport från 2019 uppmärksammas bristande jämlika villkor inom sjöfarten. Ombord på fartyg är det vanligare med kränkande handlingar och trakasserier jämfört med arbetsmarknaden i sin helhet. Kön är den vanligaste orsaken, men även ålder, maktförhållanden och hierarki uppges ligga till grund för kränkande handlingar och trakasserier.

Transportstyrelsen har även ett internt systematiskt arbetsmiljöarbete som omfattar jämställdhet. Här har vi arbetat aktivt med förebyggande insatser och pekat ut ett antal brister och åtgärder för att jämna ut kvinnors och mäns villkor.

Elektrifiering inom transportsektorn för att minska utsläppen

Klimatomställningen kräver kraftfulla åtgärder för att utsläppen av växthusgaser från transporter ska minska i snabbare takt än hittills och i princip vara nere på noll år 2045. Det handlar om transporteffektivitet, hållbara förnybara drivmedel och effektiva fordon. Elektrifiering inom transportområdet är därför en viktig del i arbetet att minska dessa utsläpp. Vårt arbete med elektrifiering handlar mycket om samverkan och regelutveckling.

När det gäller elektrifiering av fordonsflottan samarbetar vi i uppdrag och projekt tillsammans med andra myndigheter och vi ansvarar för att fordonsregler och infrastrukturregler



möjliggör elektrifiering av trafiken. Ett aktuellt exempel är projektet för utveckling av elvägar som Trafikverket driver och där vi är med och ansvarar för att fordonen kan tillåtas där. Regler finns för godkännande av konventionella elfordon, medan fordon för elvägarna hittills har behövt dispens. När det gäller nationella regler så pågår också ett arbete med föreskrifter om märkning av fordon och laddpunkter för laddning av el.

Inom luftfarten har det skett en betydande utveckling av eldrivna luftfartyg. I dagsläget är Transportstyrelsens roll inte så stor, men vi följer utvecklingen noggrant för att bland annat kunna forma vår framtida roll som tillsynsmyndighet.

Mål om färre skadade i samtliga trafikslag

Sverige har länge jobbat aktivt med att minska antalet omkomna och skadade i vägtrafiken genom Nollvisionen. Regeringen har nu ökat ambitionen ytterligare genom att besluta om ett nytt etappmål som numera omfattar samtliga trafikslag. Till 2030 ska antalet som omkommer inom vägtrafiken, sjöfarten och bantrafiken halveras. Regeringen har även satt upp ett etappmål om en ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. En utmaning är att många gående och cyklister skadas i trafikmiljön. De senaste fyra åren (2016–2019) har omkring 6 000 gående och cyklister årligen skadats allvarligt. Det motsvarar ungefär tre fjärdedelar av det

totala antalet allvarligt skadade i trafikmiljön. En ökad andel gång- och cykeltrafik kan bidra till ökad folkhälsa, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Fallolyckor bland gående, på grund av dålig väghållning, står i dag för den största andelen skadade trafikanter i vägtrafikmiljön. Från och med år 2020 publicerar Transportstyrelsen statistik över fallolyckor. Vi hoppas att det kommer att synliggöra att fallolyckor är ett stort samhällsproblem.

Vi utvecklar ständigt vår kunskap

Myndighetens kunskapsresa inom hållbar utveckling fortsatte under 2020. Vi har tagit fram en webbaserad utbildning så att alla medarbetare ska få en gemensam grundläggande kompetens om hållbar utveckling och Agenda 2030. En annan viktig del i vårt pågående arbete är att ta fram stöd och verktyg som ska underlätta för medarbetare att arbeta med hållbarhet som en naturlig och integrerad del av vardagen.

Ett av dessa verktyg är den nya vägledningen till konsekvensanalyser, som utgår från de tre hållbarhetsdimensionerna. Syftet med vägledningen är att ge ett stöd i arbetet med samhällsekonomiska konsekvensanalyser. Genom välgrundade analyser kan vi ha hög kvalitet på våra utredningar och därigenom bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning



FAKTA

Den **miljömässiga dimensionen** handlar om att bevara jordens och ekosystemens produktions- och anpassningsförmåga. Det gäller till exempel utsläpp av växthusgas, energieffektivisering och användning av naturresurser.

Den **sociala dimensionen** sätter människan i centrum och ser till individens behov. Det handlar till exempel om arbetsvillkor, tillgänglighet, jämställdhet samt hälsopåverkan från exempelvis buller och luftföroreningar.

Den **ekonomiska dimensionen** handlar till stor del om en fungerande marknad, om näringslivets förutsättningar och eventuella missförhållanden vad gäller konkurrens i transportsystemet.



Att bidra till en hållbar utveckling är ett gemensamt ansvar som vi alla på myndigheten har.



Vägtrafik

Ett hållbart transportsystem behöver tidsenliga regler som kännetecknas av en helhetssyn med bland annat medborgares och näringslivets behov i fokus. Som en del av det arbetet har vi utvecklat regelförenklingar för eldrivna enpersonsfordon, förbättrat säkerheten i arbetsmiljön för dem som arbetar på och vid väg och påvisat behovet av en tryggare cykelmiljö.

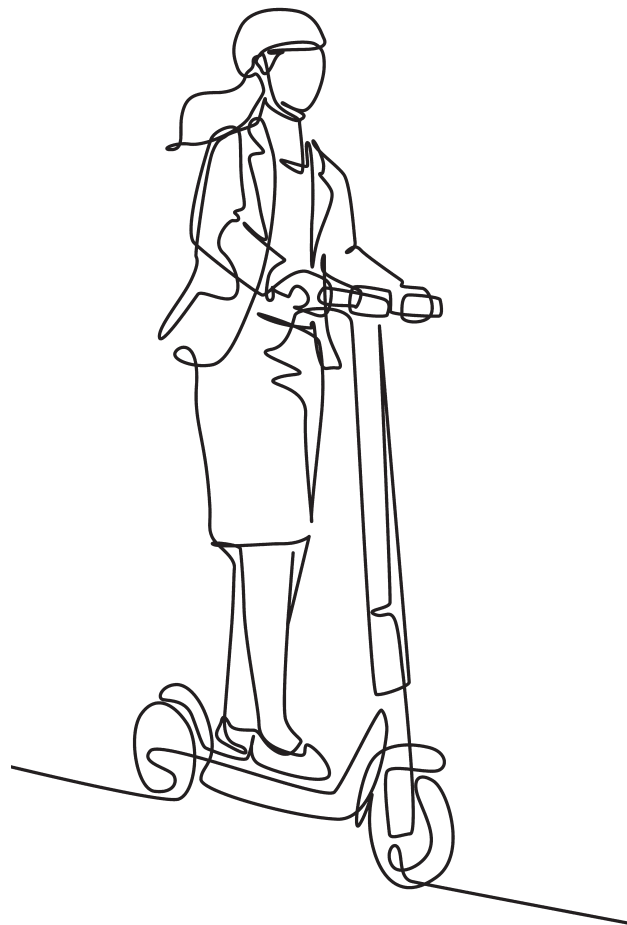
Ett nytt fenomen i trafiken – eldrivna enpersonsfordon

Intresset för eldrivna enpersonsfordon har ökat under de senaste åren. Regeringen gav oss i uppdrag att utreda behov av regelförenklingar för att åstadkomma ett trafiksäkert och miljövänligt användande av dessa fordon. Många faktorer spelar in – skatteregler, infrastruktursatsningar, hållbarhetsfrågor och politiska initiativ – för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter.

Det är många myndigheter som ansvarar för olika delar av dagens regelverk och vissa regler kan uppfattas som röriga. Vi pekar i vår rapport på ett stort behov av att utveckla trafiksäkerheten för cykel generellt. Det skulle gynna alla, eftersom mönstret för olyckor med olika typer av cykelfordon är likartade.

Som nya fenomen i ett befintligt samspel påverkar elcyklar och elsparkcyklar i dagsläget trafiksäkerheten negativt. För att hitta vägar fram måste regler förändras och ett samspel i trafiken måste hittas. Dessutom behöver det offentliga rummet förändras för att ge mer plats åt det mänskliga samspelet. I stället för att planera städer utifrån bilen behöver vi sätta människan i centrum.

Som ett led i arbetet med uppdraget har vi, tillsammans med många andra aktörer, involverat oss i ett projekt som heter ”Street moves”. Med hjälp av en forsknings- och designprocess har vi arbetat för att förändra gaturummet på ett sätt som ger mer utrymme åt människor.



Upplevd otrygghet vid arbete på och vid väg

Under 2019 fick vi i uppdrag att utreda säkerheten för personal som utför arbete på och vid väg. I uppdraget ingick att analysera möjliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och arbetsmiljön vid planerade och oplanerade arbeten i vägtrafiken. De yrkesgrupper som berörs är framför allt vägarbetare, bärare, personer som utför fordonsservice, räddningstjänst och ambulanspersonal. Vi valde att analysera olyckor vid arbete på och vid väg under fem år, 2015–2019, och det visade sig att tre personer omkom och lika många skadades allvarligt under den perioden. En kartläggning av arbetsmiljön visar dock att det finns en utbredd upplevd stor otrygghet bland personal i samband med arbete på och vid väg.

Vi ser ett behov av utmärkning och utformning enligt gällande regler och enligt principen varna, värna och vägleda. Genomgången av befintliga regelverk visar nämligen att personer som arbetar på och vid väg har många regler att förhålla sig till. Det är också tydligt att ett stort ansvar vilar på väghållaren för att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs. Möjligheterna för andra än väghållaren att på egen hand vidta olika former av åtgärder är mycket begränsade.

Arbetsplatser behöver utformas på ett sätt som både upplyser trafikanter om vad som gäller och som begränsar möjligheterna att begå exempelvis hastighetsöverträdelser. Reglerna finns bland annat för att skapa förutsättningar för god trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.

Vi arbetar för att förenkla reglerna enligt principen varna, värna och vägleda. Först då kan vi skapa en hög nivå av regelefterlevnad, vilket är avgörande för ett hållbart transportsystem.

För sundare konkurrensförhållanden i trafikskolebranschen

År 2019 fick vi i regeringsuppdrag att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning och fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Vi har genomfört branschmöten tillsammans med andra myndigheter för att diskutera osunda konkurrensvillkor och förslag på åtgärder för att komma till rätta med problemen. Genom ett bättre koordinerat samspel med andra myndigheter kunde vi se att vi tillsammans blev starkare och att respektive myndighet kunde agera inom sitt mandat.

Transportstyrelsens bedömning är att det inte hjälper att skärpa regler och straffsatser om sannolikheten att bli upptäckt fortsatt betraktas som låg. För att föreslagna förändringar ska få avsedd effekt krävs det också att tillräckliga resurser finns för uppföljning i hela kedjan, från misstanke till eventuell dom.

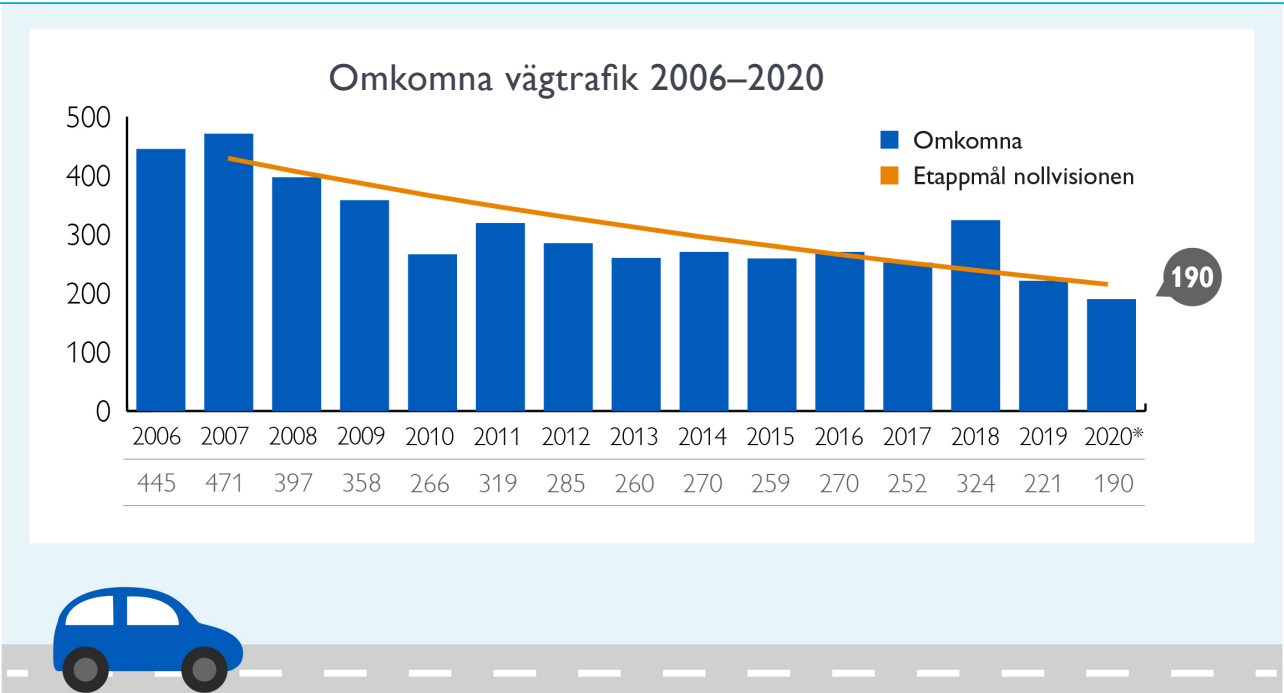
Här presenteras några av de föreslagna förändringarna:

- Krav införs på intyg i samband med alla typer av kunskapsprov som utförs vid Trafikverket.
- Den som fuskar, erbjuder otillbörlig förmån, hotar, bråkar eller stör får stängas av från prov i upp till två år.
- Bättre information till berörda parter om sanktionsmöjligheter.
- Det ska finnas kameror i fordon som används vid körprov.
- Straffskalan skärps vid överträdelser av lagar som rör trafikskolor och andra utbildare.
- Polisen får direktåtkomst till fler av Transportstyrelsens uppgifter.

FN:s resolution om autonoma bilar

Arbetet med autonoma fordon i Sverige och internationellt är inne i ett spännande skede, eftersom FN:s ekonomiska kommission för Europa har beslutat om ett tillägg till 1968 års konvention om vägtrafik. Tillägget görs för att fordon ska kunna föras i Sverige och andra länder utan krav på en mänsklig förare. Det möjliggör för ny lagstiftning som kan tillåta autonoma fordon i samhället. Nu tillkommer en formell procedur via FN i New York tills länder har godkänt tillägget. Förslaget kan därför komma att träda i kraft tidigast om ett och ett halvt år. Transportstyrelsen har biträtt Regeringskansliet i arbetet.

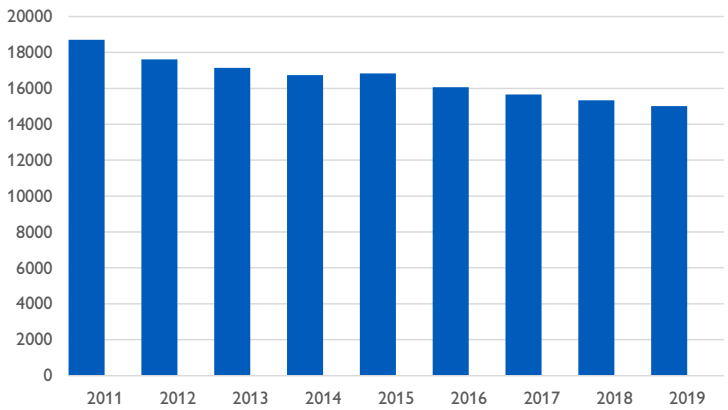
Framöver kan det betyda att vi som myndighet kan behöva göra egna utvecklingsinsatser eller i samarbete med andra. Det kan ske till exempel genom att man utvecklar testmetoder som kan kontrollera om fordonens tekniska system klarar av att följa den svenska trafiklagstiftningen. Även reglerna om förarutbildning och prov kan behöva utökas och de medicinska kraven kan behöva ändras.



Tabellen ovan visar antalet omkomna i vägtrafiken januari–december 2020. 190 personer omkom totalt, vilket innebär att vi har nått Nollvisionens etappmål om 220 omkomna år 2020. Det visar också att det var betydligt färre som omkom i trafiken under 2020 än under 2019 då 221 personer omkom. Det är framför allt olyckor med personbil och lätt lastbil som har minskat.

Växthusgasutsläpp från inrikes vägtrafik

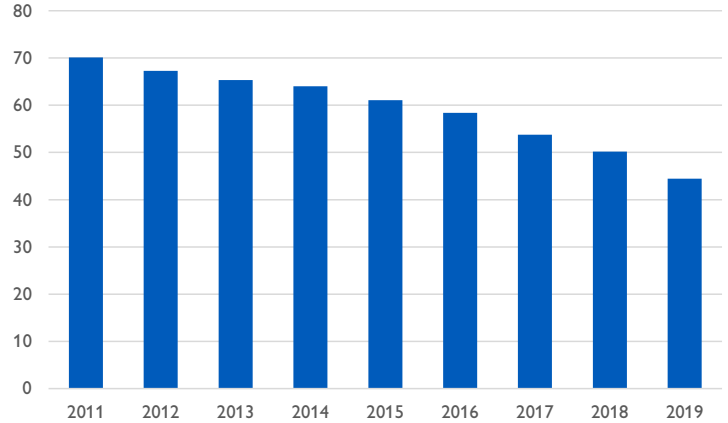
(Tusen ton koldioxidekvivalenter)



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. 2019 stod de för 91 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.



Sjöfart

Till sjöss är både säkerheten, arbetsmiljön ombord på fartyg och fartygens utsläpp viktiga i Transportstyrelsens arbete. Vi arbetar vidare för att granska arbetsförhållanden inom sjöfarten. Det förs också ett intensivt arbete inom FN och EU med att på olika sätt göra fartygen mer miljöanpassade och energieffektiva.

Energieffektiva fartyg – styrmedel på internationell nivå

Det finns en stor potential i att öka energieffektiviteten i fartygs konstruktion och i hur de drivs fram. Förutom miljömässiga vinningar finns det även ekonomiska incitament för fartygen att spara bränsle, och många fartyg vidtar redan i dag frivilliga åtgärder, exempelvis att sänka fartygets hastighet. Men för att nå klimatmålen krävs mer än frivilliga åtgärder, och då är reglering på internationell nivå ett nödvändigt verktyg.

Det pågår sedan några år tillbaka ett intensivt förhandlingsarbete i FN:s sjöfartsorgan International Maritime Organization (IMO), där Transportstyrelsen deltar för svensk räkning. Under 2020 godkände IMO ett styrmedel med tekniska och operativa krav för alla stora fartyg. Styrmedlet ska leda till att

nå IMO:s mål om minst 40 procents energieffektivisering till 2030, jämfört med år 2008.

Myndigheten har ett nära samarbete med andra ambitiösa länder, som ligger bakom delar av det förslag som nu har godkänts. Handläggare inom flera olika kompetenser har bidragit i arbetet för att kunna lyfta frågor som är viktiga för Sverige. Parallellt har vi också internt utrett olika förslag till åtgärder, bland annat hur sjöfarten skulle påverkas av en hastighetssänkning. Styrmedlet kommer att slutligt antas 2021 och förväntas träda i kraft 2023.

Förbättrade arbets- och levnadsvillkor inom sjöfarten

Sjömäns arbets- och levnadsvillkor är en fråga som under de senaste åren blivit mer och mer uppmärksammat. Det har på

flera sätt visat sig att de rådande sociala förhållandena ombord på fartyg inte alltid är tillfredställande och den psykiska ohälsan bland sjömän ökar. Bland annat är det vanligare med kränkande handlingar och trakasserier på fartyg jämfört med på arbetsmarknaden i sin helhet. De sociala villkoren har dessutom försämrats till följd av utbrottet av covid-19 och de begränsade möjligheterna för sjömän att gå iland.

Under 2019 genomförde vi en utredning kring sjömäns arbets- och levnadsvillkor, som sedan låg till grund för ett regeringsuppdrag som vi fick under 2020. Vi ska utreda och föreslå åtgärder för en hållbarare, säkrare och effektivare sjöfart där fokus ska ligga på att ta fram och genomföra åtgärder som syftar till att förbättra sjömäns arbets- och levnadsvillkor. Målet med arbetet är att skapa goda förutsättningar för att sjömän ska ha en god arbets- och levnadssituation ombord på så väl svenska som internationella fartyg. I förlängningen ska det bidra till en säkrare, hållbarare och effektivare sjöfart där sjömännens psykiska hälsa inte påverkas negativt av de sociala förhållandena ombord.

Vattenskotrar – förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Under 2020 fick Transportstyrelsen i uppdrag från regeringen att lämna förslag på utbildning och ett obligatoriskt förar-

bevis för att få köra vattenskotter på svenskt vatten. Uppdraget gavs mot bakgrund av att användningen av vattenskotrar har ökat de senaste åren och därmed också antalet vattenskotterrelaterade olyckor. Syftet med att införa en reglering är att öka trafiksäkerheten till sjöss genom att höja kunskapsnivån bland vattenskotterförare om såväl sjösäkerhet och sjövätt som miljöpåverkan.

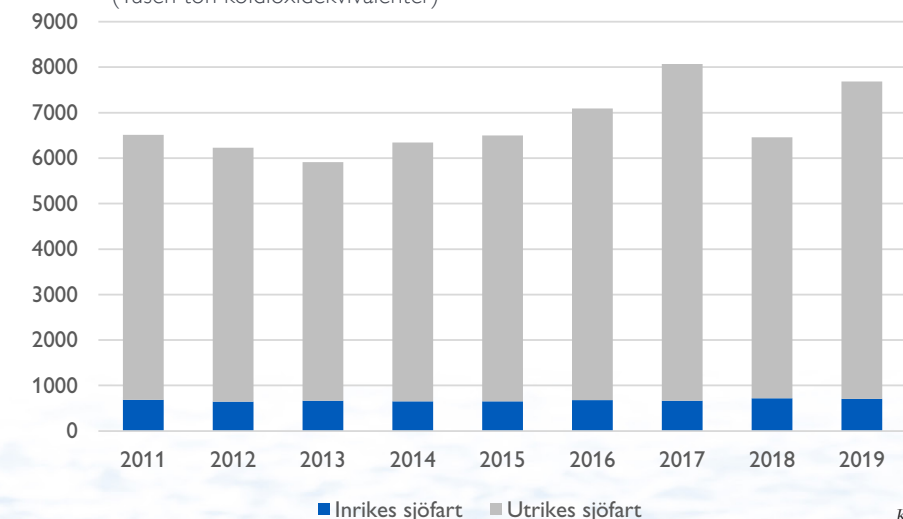
Vi överlämnade vår slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet med följande förslag:

- Det ska från och med den 1 januari 2022 krävas en genomförd och godkänd utbildning med både teoretiska och praktiska moment för att få köra vattenskotter på svenskt vatten.
- Myndigheten ska själv föreskriva om utbildningskrav, utfärda förarbevis samt godkänna och bedriva tillsyn över utbildningsanordnare.
- Det ska finnas en straffbestämmelse om böter vid överträdelser av kraven och ett förarbevis ska kunna återkallas vid allvarigare eller upprepade överträdelser.

Förslagen bidrar till att öka både den sociala och ekologiska hållbarheten.

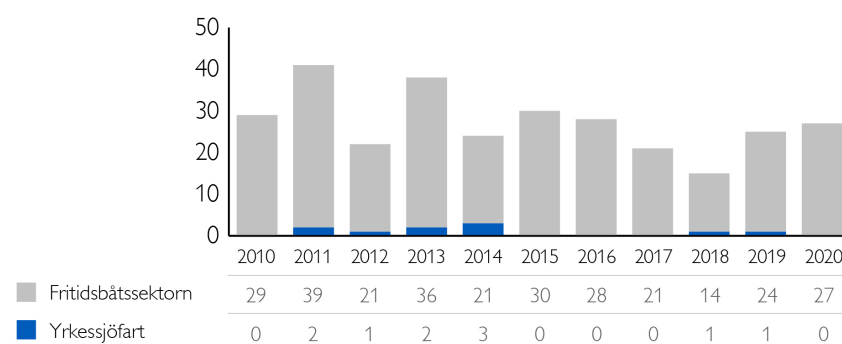
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes sjöfart

(Tusen ton koldioxidekvivalenter)



Källa: Naturvårdsverket.

Omkomna sjöfart 2010–2020



Under 2020 omkom preliminärt 27 personer i fritidsbåtsolyckor. Två av de omkomna är kvinnor, resten är män. Fyra personer omkom trots att de bar flytväst och 17 av de omkomna har inte använt flytväst. I sex av fallen saknas uppgifter.



Luftfart

Luftfarten har drabbats hårt av det minskade resandet under pandemin. Även om effekterna har varit stora för både flygbolag och flygplatser, så har det skett en betydande utveckling inom flera områden. De senaste åren har förekomsten av drönare exploderat, vilket ställer högre krav på säkerhet och regler kring användning av drönare. På längre sikt kommer utvecklingen av eldrivna flygplan att ha stor påverkan på förutsättningarna för framtidens flyg.

Många fördelar med eldrivna luftfartyg

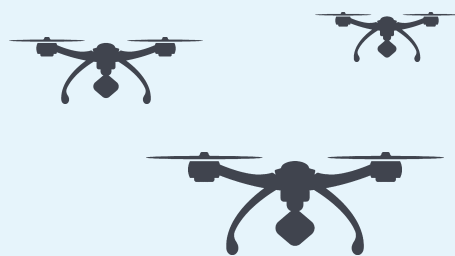
Utvecklingen av eldrivna luftfartyg är en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt bidra till transportsektorns klimatomställning.

Vid användning av elflyg kan kortare startbanor användas. Det innebär ökade möjligheter att använda centralt belägna flygplatser. Det kan också betyda möjligheter till nya regionala flyglinjer som leder till ökad tillgänglighet i transportsystemet. Detta tillsammans med ökad säkerhet till följd av driftsäkrare motorer bidrar till ökad social hållbarhet. Även reducerade bullernivåer bidrar till den sociala dimensionen, då det minskar risken för ohälsa.

I utvecklandet av eldrivna luftfartyg är Transportstyrelsens roll i dagsläget inte så stor, men eftersom myndigheten arbetar för att bidra till att minska flygets klimatpåverkan bevakas frågan noggrant. Bevakningen syftar även till att forma vår framtida roll som tillsynsmyndighet. Myndigheten kan dock inte påverka hur pass snabbt utvecklingen sker, men under 2020 har vi tittat på möjligheten att starta ett internt nätverk för utvecklingen av elflyg, och även andra typer av framdrift, för att höja den interna kunskapen och dela erfarenheter.

VAD ÄR U-SPACE?

U-space kan beskrivas som ett koncept av tjänster och förfaranden som ska stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal drönare. Arbetet kommer att utvecklas i fyra olika steg och beräknas vara klart år 2035 med målet att integrera obemannade och bemannade luftfartyg i samma luftrum.



U-space ökar tillgängligheten i luftrummet och ger plats för drönartrafik

Drönare, eller obemannade luftfartyg, är här för att stanna och luftrummet behöver konstrueras på ett nytt sätt för att drönartrafiken ska vara säker och fungera ihop med den traditionella luftfarten. Därför introduceras U-space, som är en uppsättning av nya luftrumstjänster. Transportstyrelsen arbetar nu tillsammans med andra medlemsstater i EU för att ta fram ett ramverk för hur U-space ska fungera. Tjänsterna ska stödja en säker, effektiv och tillförlitlig tillgång till luftrummet för drönare i samspel med den traditionella luftfarten. U-space kommer att växa fram i fyra steg, U1 – U4, där full integration förväntas ske från och med år 2035. Det första steget rullades ut till årsskiftet 2021 tillsammans med de nya drönarreglerna för att skapa förutsättningar för marknaden att formas och ta fart.

Att tillgängliggöra luftrummet för drönare har bäring på alla tre hållbarhetsdimensionerna:

- Socialt skapar det förutsättningar för en snabbare, effektivare räddningstjänst och en ökad tillgänglighet på snabba leveranser. Det underlättar också inspektioner av infrastruktur, byggnader och marker.
- Ekonomiskt kan ett ökat användande av drönare bidra till minskade kostnader, eftersom att det är billigare att bedriva

”search and rescue” och vissa inspektioner med drönare än med helikopter.

- De miljömässiga vinsterna är stora – drönare har ofta en klimatsmart framdrift och de bullrar inte i samma utsträckning som andra luftfartyg.

Det pågår också forskning inom EU för att stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet. Vi följer utvecklingen och planerar att inleda arbetet med förutsättningar för U2–U4 under 2021. Kommunikation med branschen kommer att ske löpande. Till dess vill vi uppmana till att ta drönarkort för att flyga säkert och enligt reglerna.

Rapport om de sociala villkoren för den flygande personalen

Flygmarknadens utveckling de senaste decennierna har påverkat de sociala villkoren för den flygande personalen. I arbetet för att bidra till hållbara transporter undersökte vi under 2020 personalens upplevelser av sina sociala villkor samt redogjorde för hur tillsynen av arbetsmiljö och sociala villkor ser ut i Sverige.

Till följd av flygmarknadens liberalisering inom EU på 1990-talet ökade både flygtrafiken och antalet flygbolag. Konkurrensen mellan flygbolagen ökade, och den har sedan dess bidragit till en ständig strävan för dem att minska sina kostnader.

Andelen av den europeiska marknaden som innehas av lågkostnadsbolag hade ökat till 45 procent år 2018. Nya anställningsarrangemang och rekryteringsprocesser har skapats, och arbetsförhållanden har ändrats.

Atypiska (osäkra) anställningar är vanligare hos lågkostnadsbolag, och personer med en sådan anställning är generellt mindre nöjda med sina arbetsvillkor än dem som är direktanställda hos flygbolag. De som har osäkra anställningar och

otrygga arbetsförhållanden har negativare uppfattningar om flygbolagens säkerhetskultur, och de upplever det svårare att rapportera om fel och brister än de med tryggare anställningar och arbetsförhållanden.

De samverkansinspektioner vi har genomfört tillsammans med Arbetsmiljöverket visar att flygbolagen är medvetna om reglerna om sociala villkor, men att de i vissa fall saknar erfarenheten att tolka och uppfylla kraven.

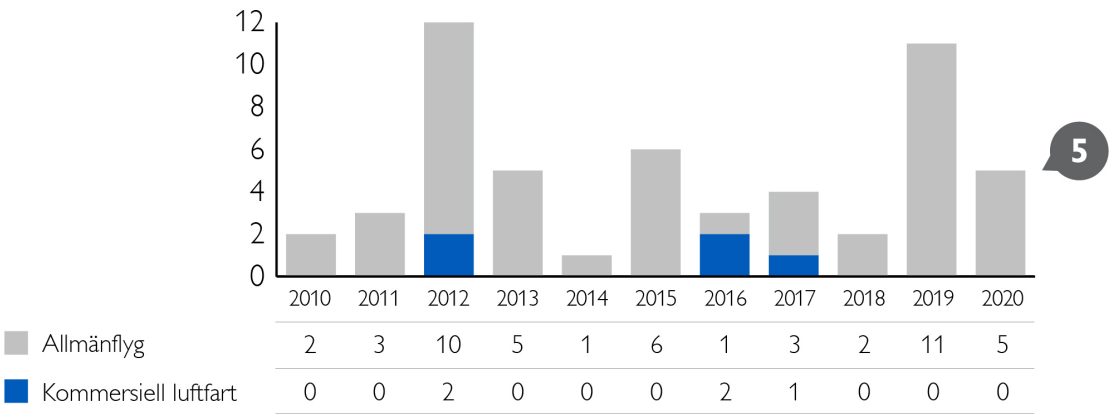
NYA DRÖNARREGLER OCH DRÖNARKORT

Den 1 januari 2021 trädde nya regler om drönare i kraft för hela EU. De viktigaste nyheterna var att det kommer att krävas drönarkort för att flyga med drönare samt att alla operatörer måste registrera sig. Bakgrunden till de nya reglerna är att antalet drönare i luftrummet väntas öka och det ställer krav på både utveckling av själva drönarna och säkerheten i luftrummet.

De nya reglerna innebär bland annat att alla operatörer som ansvarar för flygningar med drönare måste registrera sig hos Transportstyrelsen. Operatörerna får då ett operatörs-ID som deras drönare ska märkas med. Operatören kan antingen vara en person eller en organisation.

Fjärrpiloter (drönarpiloter) måste även utbilda sig. För den öppna kategorin sker utbildningen online på transportstyrelsen.se, med ett efterföljande kunskapstest. Vid godkänt resultat tilldelas man ett drönarkort som ger fjärrpiloten tillstånd att flyga med drönare.

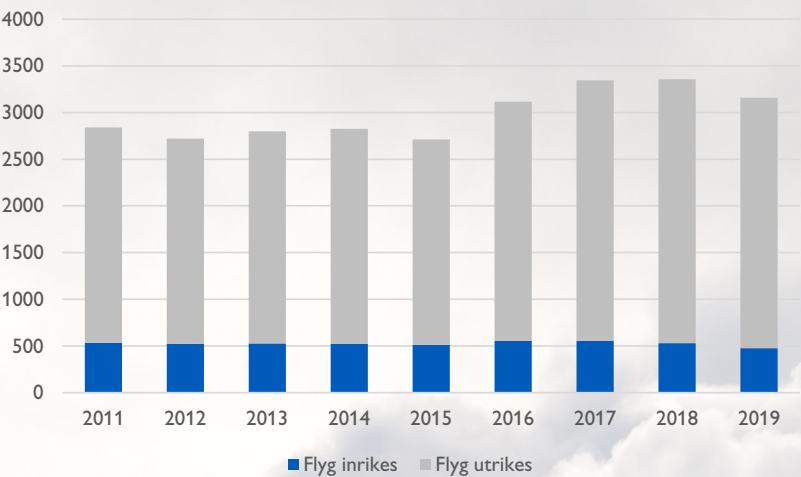
Omkomna luftfart 2010–2020



Inom det kommersiella passagerarflyget omkom ingen person under 2020, men inom allmänflyget omkom fem personer. Det var två flygolyckor där två personer per olycka omkom, olyckorna skedde i ultralätta flygplan. En person omkom i en olycka med ett mindre flygplan.

Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart

(Tusen ton koldioxidekvivalenter)





Järnväg

Järnväg är ett hållbart trafikslag och ambitionerna för den är höga, både ur såväl ett säkerhetsperspektiv som klimat- och miljöperspektiv. Att järnvägen nyttjas vid resor och transporter är nödvändigt och ses som en av lösningarna för att nå klimatmålen.

För att järnvägen ska bli attraktivare finns det områden som behöver stärkas eller förbättras, till exempel

- ökad kapacitet och tillgänglighet
- stärkt konkurrenskraft
- borttagande av onödiga administrativa och tekniska hinder
- reducering av kostnadsdrivande reglering.

Det pågår ett införlivande av EU:s fjärde järnvägspaket. Reglerna syftar till att öka förutsättningarna till ett gemensamt europeiskt järnvägsområde där det ska bli enklare och billigare för järnvägens aktörer att få och kunna bedriva trafik. I vårt arbete med införlivandet och med direktverkande EU-lagstiftning verkar vi för att reglerna ska fungera väl för svenska förhållanden.

Vi deltar även i arbetet med att ta fram en ny modell för tilldelning av kapacitet på järnväg inom hela unionen. Syftet är att öka flexibiliteten, minska antalet om- och avbokningar av tåglägen samt öka kapacitetsutnyttjandet. Vi driver på för att den nya modellen ska vara ändamålsenlig och fungera för svenska förhållanden.

Godstransporter på järnväg – hållbara lastsäkringar och godskorridorer

För att öka förutsättningarna till godstransporter på järnväg pågår olika arbeten. På den internationella arenan pågår

utveckling av godskorridorer som ska förenkla transporterna över landsgränserna. Vi är med och bidrar i arbetet inför en kommande omarbetning av en EU-förordning som reglerar dessa korridorer.

Inom EU pågår arbeten som ska åtgärda bullerproblematik från järnvägen genom ett förbud för godsvagnar att använda sig av gjutjärnsbromsblock på så kallade tystare stråk. I stället ska kompositbromsblock användas. I nordiskt vinterklimat kan dessa medföra säkerhetsrisker när det kommer till bromsförmåga, vilket också visats i tester som gjorts och i inrapporterade händelser. Vi arbetar aktivt med att få till en hållbar lösning som tar hand om bullerproblematiken utan att ge avkall på trafiksäkerhet eller att det kostar för mycket för järnvägsbranschen.

Transportstyrelsen samverkar med den svenska järnvägsbranschen för att verka för en god lastsäkring, som vi ser är en förutsättning för att nyttja järnvägen mer vid godstransporter. Vi bidrar även till att ta fram gemensamma regler om transportinformation som ska underlätta för godstransportköparen att planera och följa sin transport. En del i det arbetet är att utveckla digitala lösningar för att de som köpt godstransporter ska kunna följa transporten.

Marknadsundersökning av godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden

För andra gången har vi genomfört en marknadsundersökning bland godstransportköpare i syfte att ta reda på hur de upplever järnvägsmarknaden.

Undersökningen visar att godstransportköparna generellt har en positiv inställning till att frakta sina varor på järnväg, som en hållbar transportlösning. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. På grund av allt hårdare interna krav på hållbara transportlösningar uttrycker en majoritet sina ambitioner att öka andelen gods på järnväg i framtiden. Men de uppger samtidigt att järnvägen behöver bli mer konkurrenskraftig i andra avseenden som flexibilitet, tillförlitlighet och tillgänglighet. Många upplever att möjligheterna till överflyttning av gods försämrats ytterligare av att det vid många tillfällen saknas en vilja bland operatörerna att gå deras ambitioner till mötes.

Persontransporter på järnväg – enklare att välja tåget

För att resenärer ska välja tåget ser vi att säkerhet, punktlighet och tillgänglighet är viktiga faktorer. Det finns också ett ökat intresse för internationell persontrafik och nattåg. Järnvägen behöver kunna erbjuda resenärer likvärdiga villkor och likvärdig tillgänglighet som andra trafikslag vad avser exempelvis resenärsrättigheter vid gränsöverskridande trafik, enkelhet vid biljettbokning, sömlöst resande och kringtjänster som underlättar mobiliteten. Detta är viktigt inte minst för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet.

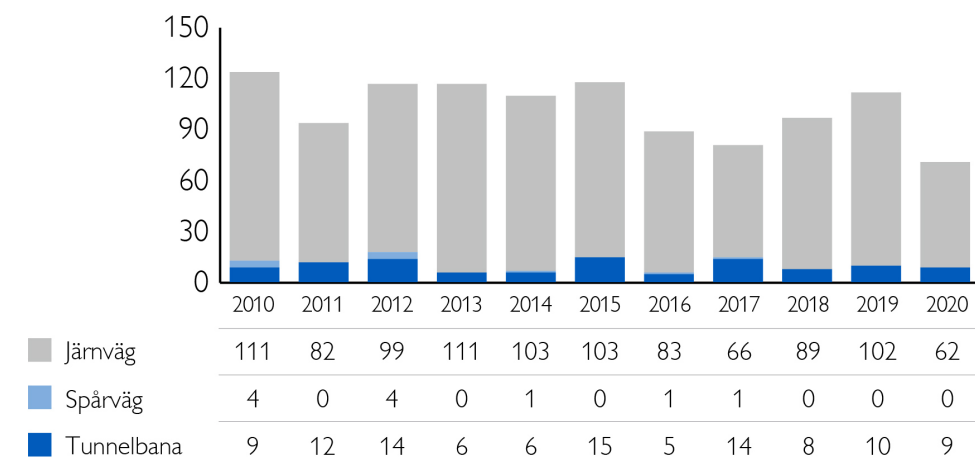


Vi har tillsammans med en forskargrupp på KTH tagit fram ett nytt mått för att mäta resenärers punktlighet som tar hänsyn till antalet passagerare som är i tid i stället för antalet tåg. Detta sätt att mäta ger resenärers perspektiv på punktlighet, vilket är viktigt att beakta i arbetet att öka förtroendet för järnvägen och i förlängningen få fler att åka med tåg.

Det pågår arbeten för att förenkla resor genom att ta fram gemensamma regler om biljett- och informationstjänster i Sverige för att göra tågresandet till ett attraktivare val. Vi verkar för att öka möjligheterna att ge resenärer tillgång till relevant biljett- och reseinformation, samtidigt som det inte ska medföra för höga kostnader för branschen.

Vi har även sett över förutsättningarna för tillsyn enligt en EU-förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. En omarbetning pågår av förordningen som syftar till att stärka resenärernas rättigheter vid tågresor och göra det fördelaktigare att välja just tåget.

Omkomna spårtrafik 2010–2020



Under 2020 omkom 71 personer på järnväg och 10 personer i tunnelbana. Ingen person omkom i spårsvagnsolyckor under året. 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 2020.



Så bidrar vi till miljö kvalitetsmålen

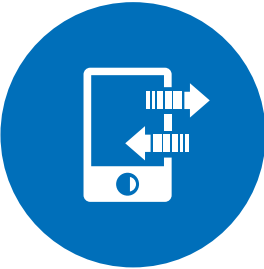
Transportstyrelsen ska verka för att generationsmålet och de 16 miljö kvalitetsmålen som riksdagen fastställt nås samt att verksamheten särskilt ska inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Nedan visas vilka miljö kvalitetsmål som vårt arbete bidrar till, fördelat på de fyra trafikslagen

Miljö kvalitetsmålen 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 miljö kvalitetsmål som vårt arbete bidrar till.

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





Vårt arbete med digitalisering

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att utveckla tjänster och produkter till medborgare och företag. Att digitalisera där det är till nytta är ett av målen i det digitala arbetet. Den digitala agendan utgår från regeringens digitaliseringsstrategi och våra egna mål för att ge en tydlig riktning för vårt arbete.

Vårt arbete med att öka digitaliseringen utgår från kundens behov, intern effektivisering och bidrag till nya eller bättre lösningar, vilket ger ett värde för ett hållbart samhälle. Arbetet bidrar till en ökad samhällsnytta genom gemensamma tjänster till medborgarna från oss myndigheter.

Några exempel på insatser som skedde under 2020 och som pågår:

- Pröva och utvärdera om RPA (digital medarbetare) kan användas i våra processer.
- Utveckla Mina sidor för ett säkert och sammanhållet digitalt möte. Verksamheterna har identifierat tjänster och ärenden som är lämpliga att tillgängliggöra för medborgare och näringsliv och de planeras nu för att successivt anslutas till plattformen Mina sidor.
- Samverka med andra myndigheter via e-Sam för att använda våra gemensamma resurser på ett effektivt sätt.
- Medverka i Ditt Europa – Single Digital Gateway – inrätta en gemensam digital ingång som ska göra det enklare för privatpersoner och företagare att få information och utföra ärenden digitalt över gränserna inom Europa. Användargränssnittet ska vara användarvänligt och finnas tillgängligt på officiella EU-språk. Den nya digitala ingången kommer att omfatta ett antal nätverk och tjänster som har inrättats både

på nationell nivå och på EU-nivå för att ge stöd i samband med gränsöverskridande ärenden och verksamhet.

- Öka antalet digitala utskick via Mina meddelanden och erbjuda möjlighet till betalning i det digitala utskicket.

I dag har Transportstyrelsen höga kostnader för analoga utskick och en stor påverkan på miljön genom pappersförbrukning och transporter. Nyttan för kunden ökar även genom att betalning sker i samma gränssnitt, vilket minimerar risken för debitering av sanktionsavgifter. När betalningen inkommer till oss i rätt tid, med korrekt belopp, med rätt OCR-nummer och till rätt konto minskar belastningen internt.

I dag skickas trängselskatt, infrastrukturavgift och körförbud ut digitalt via Mina meddelanden och uppgår till cirka fyra miljoner utskick per år. De digitala utskicken har ökat varje år sedan vi startade arbetet, och under 2021 kommer de även att kunna betalas direkt i Mina meddelanden. Exempel på digitala utskick är påminnelse om läkarintyg, bevis för handledare och körkortstillstånd.

Under 2020 har fordonsskatt, vägtrafiksavgifter och parkeringsanmärkningar förberetts för att kunna skickas digitalt och för att betalning ska kunna ske direkt i ärenden via Mina meddelanden. De kommer att börja skickas ut under första kvartalet av 2021.

	Antal utskick
Fordonsskatt	5 400 000
P-anmärkningar	5 200 000
Vägtrafikregisteravgift	1 700 000
	12 300 000

Tabellen visar de pappersutskick som planeras att bli ersatta med digitala utskick under början av 2021 och som kommer att bidra till en förbättrad miljö, tidsvinster, intern effektivitet och ett hållbart samhälle.





Vårt interna miljöarbete

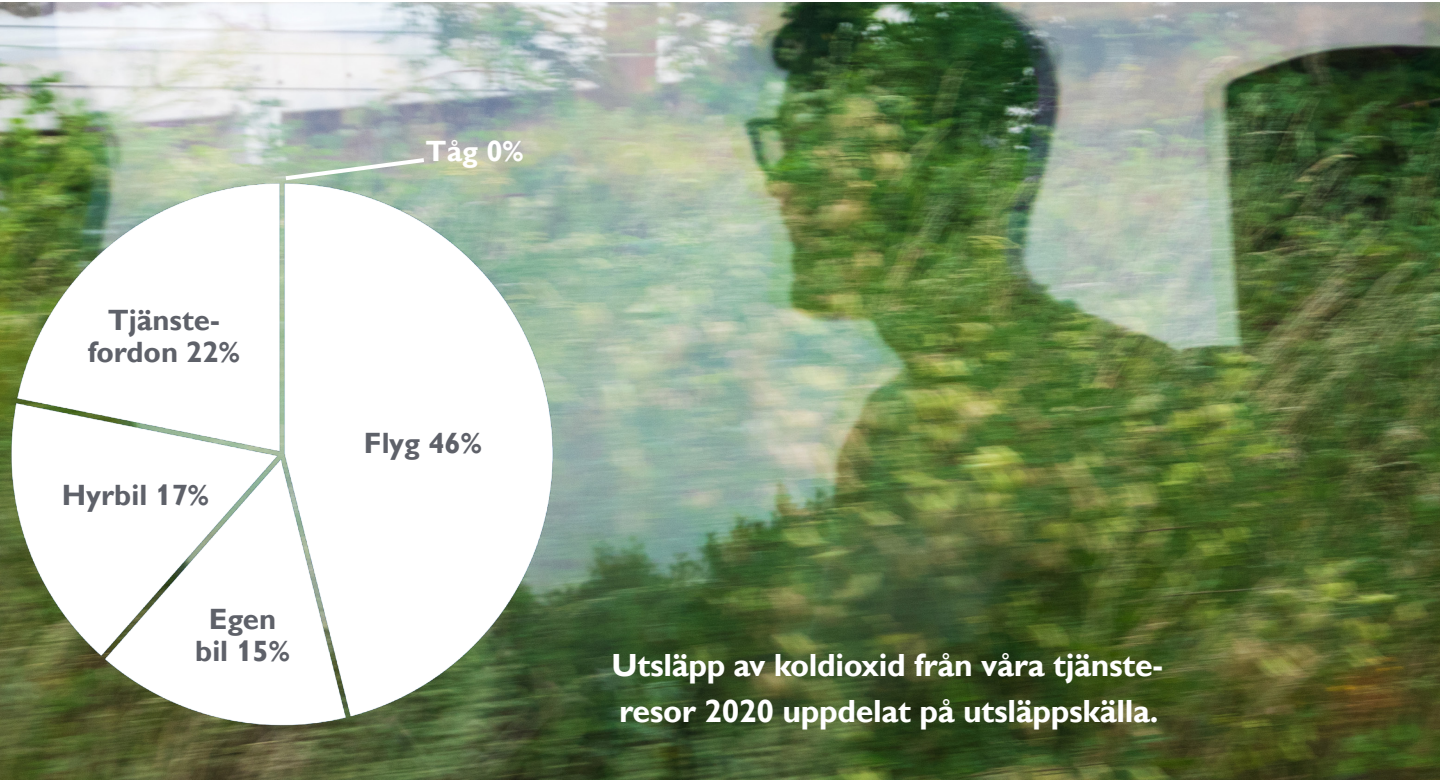
Vi arbetar ständigt för att minska vår egen miljöpåverkan genom att systematiskt arbeta med frågor som till exempel rör resfria möten, utsläpp från våra tjänsteresor, miljökrav vid upphandling och våra pappersutskick.

Våra kriterier för en grönare arbetsplats har tidigare nåtts på våra tre största kontor. I den nya målperioden tar vi ett vidare grepp: målet omfattar nu samtliga 13 kontor. Kriterierna berör allt från grundläggande miljökompetens till upphandling av lokaler och varor.

Vi har genom åren systematiskt minskat våra koldioxidutsläpp från tjänsteresor genom att sätta interna miljömål. För den nya målperioden har vi valt att fokusera på att utsläppen av koldioxid från våra korta flygresor under 50 mil ska minska. Detta speciella år har våra tjänsteresor oftast ersatts av resfria möten, både nationellt och internationellt. Det är något som väl speglas i statistiken.

Inom arbetet med vårt interna miljömål om utskick av papper har vi utrett möjligheten att synliggöra miljöaspekten i vårt digitaliseringsarbete. Det innebär att vi visar hur vi minskar vår miljöpåverkan med sparade koldioxidutsläpp vid övergången till digitala utskick och hur många träd besparing- en av pappersutskick innebär.

Ett annat område som genererar stor miljöpåverkan är tillverkningen av registreringsskyltar. Även om vi ställer miljökrav när vi upphandlar tjänsten, är det viktigt att vi ser till att återvinningen och hanteringen av de skyltar som vi får in till myndigheten, fungerar på ett tillfredställande och likartat sätt på våra kontor. Det gäller även när avfallet hämtas hos oss.



Antalet utskick med papperspost ska minska årligen under målperioden 2020–2022.

Utsläppen av koldioxid från korta flygresor ska under målperioden 2020–2022 stadigt minska jämfört med år 2018.

Vid utgången av år 2022 ska 100 procent av Transportstyrelsens kriterier för en grönare arbetsplats vara genomförda på samtliga av myndighetens kontor.

Koldioxidutsläpp från våra tjänsteresor	2018	2019	2020
Kilo	682 000	611 000	139 000
Kilo per årsarbetskraft	395	342	76

Utskick	2018	2019	2020
Pappersutskick (miljoner)	37,3	35,4	34,3
Kuvert (miljoner)	25,0	23,6	22,8
Digitala utskick (miljoner)	9,6	11,0	12,0
Besparing digitala utskick CO2 (ton)	21,5	30,0	28,0
Besparing digitala utskick träd (antal)	721	820	891





Stabila och hållbara 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 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 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. På så sätt får vi en hållbar ekonomi.

Transportföretagen påverkades starkt av pandemin under 2020. För luftfartsbranschen var påverkan omedelbar, till följd av restriktioner både internationellt och nationellt. För att underlätta för de hårt drabbade branscherna beslutade vi i mars att göra ett tillfälligt stopp i faktureringen av avgifter inom samtliga trafikslag. På redan utskickade fakturor förlängdes betaltiden till 180 dagar mot normalt 30. I augusti

påbörjades faktureringen och betaltiden förlängdes till 90 dagar.

För att ytterligare underlätta för företagen har vi också beslutat att inte genomföra några avgiftshöjningar till 2021 utan frysa avgifterna på 2020 års nivå.

Vi ansvarar för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage. Vi betalar ut ersättning till flygplatserna för kostnader för säkerhetskontrollen och tar in avgift från flygbolagen baserat på antal passagerare. Pandemin har gjort att flygtrafiken har minskat kraftigt och därmed antal passagerare. Det har gjort att intäkterna i systemet har minskat och vi har därför fått en ökad kredit för att fortsatt kunna göra utbetalningar till flygplatserna.





Hemarbete ställer nya krav på ledarskap och medarbetarskap

Under året har det varit en stor utmaning att skapa goda förutsättningar för hemarbete. Vi har arbetat för att skapa en balans mellan arbete och fritid när platsen för både jobb, familj och fritid blir i hemmet. Transportstyrelsen har också under året genomfört analyser för kompetensförsörjning för att få en god bild av myndighetens nuvarande och kommande kompetensbehov, där hållbarhet är ett av de utpekade områdena.

Året har präglats av den pågående pandemin som har haft stor påverkan på förutsättningarna i vår arbetsmiljö. De flesta medarbetarna har arbetat från hemmet en stor del av året. Detta ställer nya krav på både ledarskap och medarbetare och vi behöver arbeta på nya sätt för att säkra både den fysiska och sociala arbetsmiljön. Många medarbetare är nöjda när vi frågar om deras allmänna intryck av att arbeta från hemmet. De fördelar som lyfts fram är en ökad balans mellan arbete och fritid, arbetsro och flexibilitet. Att bibehålla den sociala gemenskapen och en god ergonomi är exempel på utmaningar som våra medarbetare upplever. Effekterna av att behöva ställa om till mer digitala arbetssätt ger oss möjligheten att fortsätta utveckla flexibla arbetsformer och arbetssätt.

Som myndighet vill vi vara en attraktiv arbetsgivare så att vi kan attrahera den kompetens vi behöver och samtidigt vara tydliga med vad vi står för som arbetsgivare. En av de faktorer som tycks påverka och styr våra val av arbete är etiska frågeställningar. Det är viktigt att både myndigheten och arbetsuppgifterna uppfattas som meningsfulla i ett större samhällsperspektiv. Under året har myndigheten fokuserat på

ett utvecklingsarbete som inkluderat alla medarbetare i att bidra till Transportstyrelsens arbetsgivarvarumärke.

En viktig förutsättning för myndigheten är att ha en god bild av myndighetens nuvarande och framtida kompetensbehov för att kunna ha en ändamålsenlig kompetensförsörjning. Varje avdelning har arbetat med analyser med utgångspunkt i myndighetens sju prioriterade strategiska kompetensområden. Hållbarhet är ett av dessa områden. Utifrån dessa analyser kommer åtgärder att planeras för att stärka myndighetens kompetens inom hållbarhet på kort och lång sikt.

Myndigheten arbetar aktivt med att utveckla organisation, grupp och individ. Vi har under året ingått i ett forskningsprojekt initierat av Partsrådet med fokus på kollektiv intelligens, det vill säga hur kunskapsintegration genom ökad samarbetsskicklighet påverkar såväl resultat som hälsa på en arbetsplats. En särskild satsning över tre år har inletts som syftar till att just utveckla team och arbetsgruppers samarbetsskicklighet och därmed effektivitet.



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.