

Transportstyrelsens
hållbarhetsarbete 2022

INNEHÅLL

- 3 Inledning av generaldirektören
- 4 Hur kan hållbarhet skapa en positiv framtidsvision?
 - *Kriget i Ukraina*
 - *Energikris – höga priser på bränsle och elektricitet*
 - *Inflation och höjda räntor kännetecknar det ekonomiska läget*
 - *Effekter från klimatförändringar*
 - *En utveckling mot hållbarare lösningar är enda vägen framåt*
 - *Inflation och höjda räntor kännetecknar det ekonomiska läget*
 - *Transportstyrelsens arbete med klimateffektivt transportsystem*
- 8 Den miljömässiga dimensionen
 - *Nya regler som minskar klimatpåverkan är under förhandling i EU*
 - *Transportstyrelsen företräder Sverige när transportsektorn ställer om*
 - *Nya krav driver fram hållbara batterier till elbilar*
 - *Östersjön – en miljö värd att rädda*
 - *EU:s strategi för Östersjöregionen*
 - *Gemensam aktionsplan visar vägen*
 - *Vi arbetar för ett tystare hav med rikare djurliv*
 - *Transportstyrelsen bidrar till framtagandet av nya styrmedel för klimatomställningen*
 - *Koll på klimatavtryck underlättar val av fordon*
 - *Transportstyrelsens arbete med digitalisering minskar koldioxidutsläppen*
 - *Växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2021*
- 14 Den sociala dimensionen
 - *Nytt vägtrafikregister bidrar till grön omställning och digitalisering*
 - *Störande körning med vattenskoter har minskat i och med krav på förarbevis*
 - *Bättre arbetsvillkor för yrkesförare bidrar till trafiksäkerheten*
 - *Omkomna i trafiken 2013 – 2022*
 - *Gång och cykel – viktiga hörnstenar för ett hållbart transportsystem*
 - *Transportstyrelsen arbetar för ett hållbart arbetsliv*
- 20 Den ekonomiska dimensionen
 - *Hur ska klimatomställningen för flyget och sjöfarten finansieras?*
 - *Transportstyrelsen ställer krav på klimatanpassning*
 - *EU-regler banar väg för storskalig användning av drönare i Sverige*
 - *Nya regler för att påskynda harmoniseringen av järnvägen*
 - *Transportstyrelsen intensifierar arbetet för minskad energiförbrukning*



Arbetet med hållbarhet – viktig pusselbit för att hantera kriserna vi står inför

2022 var året då coronarestriktionerna togs bort. Sverige och Europa öppnade upp igen. Världen vände blad och det nya normala började forma sig. Strax tornade dock flera nya kriser upp sig; Rysslands anfallskrig mot Ukraina, energikrisen, den eskalerande inflationen och extremväder. Ett annat 2022 än vad många trodde och hoppades på växte fram. Transportsystemet påverkades på flera håll, både nationellt och internationellt men också direkt eller indirekt. Transportstyrelsens arbete och prioriteringar påverkades såklart och för att hålla oss ajour är det betydelsefullt att vi noga följer utvecklingen på alla fronter. Vi ser att vårt arbete med hållbarhet är en central pusselbit för att hantera flera av de kriser vi står inför. Det är av vikt att vi tillsammans arbetar för att anpassa transportsystemet så att vi möjliggör morgondagens resor och transporter.

I denna rapport går det att läsa om Transportstyrelsens arbete för att bidra till ett hållbart transportsystem – utefter de tre dimensionerna: den miljömässiga, den sociala och den ekonomiska. Rapporten består av fyra avsnitt, som berör allt från regelutveckling för drönare och cykel till framtagandet av underlag till kommande klimatpolitiska handlingsplan – ett av regeringens viktigaste verktyg för att nå klimatmålen. Rapporten är framtagen i samverkan med flera av myndighetens sakter experter inom en rad olika områden och vänder sig både till intresserade utomstående som till myndighetens egna medarbetare.

Stort tack till alla som har bidragit till rapporten, och till dig som är läsare säger jag: Hoppas att du kommer att finna den intressant och fortsatt kommer att följa vårt arbete för att bidra till ett mer hållbart transportsystem.

Med de orden önskar jag dig en trevlig läsning!

A handwritten signature in blue ink, reading 'Jonas Bjelfvenstam'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör



2022: Allvarliga kriser på flera fronter – hur kan hållbarhet skapa en positiv framtidsvision?

Den senaste tiden har vi drabbats av och hanterat flera kriser i Sverige och övriga världen: en pandemi, extrema värmeböljor och torka på grund av klimatförändringarna, inflation, krig och energikris. Vintern 2022/23 präglades av stor osäkerhet inom främst energi- och livsmedelsmarknaderna. Inflationen har gått upp, liksom energipriserna. Ekonomin som var på väg att återhämta sig efter pandemin förväntas i stället stagnera på grund av hög inflation. För att hantera dessa kriser, speciellt på lång sikt, krävs handfasta politiska åtaganden och investeringar i hållbarhet så att våra samhällens motståndskraft stärks.

Kriget i Ukraina

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina inleddes den 24 februari 2022 och har gjort läget i omvärlden betydligt mer konfliktfyllt och svårare att förutse. Kriget har lett till att miljontals människor fördrivits och att många förlorat livet. Dessutom orsakar det förstörelse av viktig infrastruktur och förorening av miljön. Det handlar om en humanitär kris som det kommer att ta år, om inte årtionden, att återhämta sig från. Ett nytt och troligen mörkare kapitel i Europas historia startar.

Den säkerhetspolitiska utvecklingen har medfört ökade risker för Sverige utifrån ett krishanterings- och beredskapsperspektiv. Transportstyrelsen har löpande kontakt med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Säkerhetspolisen och Försvarsmakten om händelseutvecklingen. Vi har både bidragit till och tagit del av analyser och bedömningar om hur händelser påverkar Sverige. Exempel på sådana händelser är EU:s sanktionspaket med anledning av kriget i Ukraina, något

som påverkar Ryssland, samt Sveriges militära och humanitära stöd till Ukraina.

Transportstyrelsen har agerat utifrån EU:s beslut att stänga luftrummet för ryskt flyg, vilket innebär att inga ryska flygbolag tillåts flyga i det svenska luftrummet. Ukrainare som fått tillfälligt skydd enligt EU:s massflyktsdirektiv kan köra bil på sitt giltiga ukrainska körkort i Sverige till dess att det tillfälliga skyddet upphör att gälla. De ukrainska myndigheterna har förlängt giltighetstiden för ukrainska förstagångskörkort som är giltiga i två år. Giltighetstiden för körkort som har gått ut efter 21 december 2021 kan användas i ytterligare ett år efter giltighetstiden gått ut.

Transportstyrelsen har även vidtagit ett antal åtgärder, inom samtliga säkerhetsområden, för att förebygga påverkan på verksamheten. Vi kommer så klart att fortsätta följa händels utvecklingen i Sverige och dess närhet.

Energikris – höga priser på bränsle och elektricitet

Vid årsskiftet 2021/2022 bröt dieselpriiset på tankstationer igenom 20 kronor per liter och bensinpriset noterades till cirka 19 kronor per liter i slutet av januari. Det är historiskt höga drivmedelspriser. Priset vid pumpen har ökat ovanligt snabbt under de senaste 12 månaderna. Sedan i början av 2021 fram till mars 2022 steg bensinpriset med cirka 50 procent. Även reduktionsplikten har påverkat prisutvecklingen på drivmedel, eftersom det styr drivmedelsleverantörer att minska växthus gasutsläppen från bensen, diesel och flygfotegen.

De höga drivmedelspriserna blev ännu högre efter att Ryssland inledde krig med Ukraina. EU har besvarat den ryska invasionen med ekonomiska sanktioner, vilket inneburit att importen av fossila bränslen från Ryssland har begränsats. Ryssland är världens tredje största oljeproducent och kriget i Ukraina gör att mindre olja kommer ut på marknaden. Hösten 2022 beslutade Ryssland att stänga av gasleveranserna via ledningen North Stream 1. Före kriget levererade den nästan 40 procent av all importerad naturgas som användes inom EU. Avstängningen har slagit hårt mot EU-länder som tidigare fått merparten av sin energi från Ryssland.

Många länder i Europa, däribland Sverige, har i den rådande energikrisen vidtagit brådskande åtgärder för att minska förbrukningen, trygga energiförsörjningen, förebygga slöseri och begränsa de stigande energikostnadernas inverkan på hushållen. I dag ser vi ett starkare EU med en enad politik när det gäller utvecklingen av kriget i Ukraina. För Sveriges del har information och uppmaningar till företag, myndigheter och privatpersoner om att spara på el gett effekt. Flera rapporter, bland annat från Svenska kraftnät, visar på minskad elanvänd

ning under hösten 2022. Elanvändningen har gått ner så mycket som 18 procent för de svenska hushållen i september 2022, jämfört med samma månad i fjol. Hur prisutvecklingen och tillgången på el kommer att se ut framåt beror på hur energitillgången utvecklas i Europa.

För Transportstyrelsens del har arbetet med att utreda åtgärder för minskad elförbrukning intensifieras under hösten 2022. Detta med anledning av ökade priser för elförsörjning och regeringsuppdraget att vidta energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen. Vi arbetar med ständiga förbättringar och energieffektiva lösningar i dialog med våra fastighetsägare.

FAKTA

Tillväxttakten av nyregistrerade fordon år 2022, lätta såväl som tunga, bedöms i första hand hämmas av bristande utbud snarare än lägre efterfrågan på nya fordon. Samtidigt råder hög inflation vilket innebär att hushållens köpkraft på sikt minskar. Det ger avtryck i prognoserna med relativt få nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar jämfört med åren före 2020.

Åt 2025 bedömer Trafikanalys att det kommer att finnas runt 1 miljon laddbara personbilar i trafik, varav cirka 600 000 är rena elbilar. Det innebär att cirka 20 procent av personbilarna i trafik är laddbara 2025. Den bedömda snabba ökningen av laddbara personbilar beror på att privatpersoner i allt högre grad väljer att köpa och leasa laddbara bilar framför andra.

Under 2021 minskade antalet dieslbilar i trafik jämfört med föregående år, vilket är ett tydligt trendbrott. Den här trenden fortsatte under 2022. Trafikanalys bedömer att både antalet bensen- och dieslbilar i trafik minskar kontinuerligt fram till 2025.

Källa: Trafikanalys



Effekter från klimatförändringar

Ett av de absolut största hoten i världen är den globala uppvärmningen. Att temperaturen på jorden stiger påverkar klimatet globalt. Det leder till att

- världshav stiger
- förekomsten av extremt väder som torka och värmeböljor eller skyfall ökar
- risken för översvämningar, ras, skred och erosion ökar.

Under sommaren 2022 drabbades stora delar av Europa hårt igen av intensiva värmeböljor med temperaturer över 40 °C på många håll. Temperaturen har varit den högsta som någonsin uppmätts och augusti 2022 var generellt sett mycket torrare än genomsnittet i stora delar av Västeuropa och i delar av Östeuropa.

De globala klimatförändringarna fortgår i snabbt tempo och drivs av människan. De skogsbränder, översvämningar och värmeböljor som man sett i Sverige och stora delar av världen är en förvarning om vad som kommer att bli allt vanligare. Klimatförändringarna är inte längre ett hypotetiskt scenario om möjliga framtida effekter, utan det är en verklighet som blivit en del av vardagen. Förändringarna är här redan nu och vi måste därför arbeta för att klimatanpassa samhället, så att det är rustat inför ett förändrat klimat och kan möta effekterna

En utveckling mot hållbarare lösningar är enda vägen framåt

Den här situationen – med flera samtidiga kriser – är komplicerad och innebär en utmaning utan motstycke. Kriserna påverkar oss alla på olika sätt, direkt eller indirekt. Vi inser att vi, och våra samhällen, är sårbara. Vår hälsa, vår ekonomi och våra naturliga system är också sårbara. De flesta globala kriser går att härleda till en eller flera faktorer, där en av dem är ett ohållbart utnyttjande av resurserna på vår planet.

EU arbetar tillsammans med flera andra aktörer med att hantera de kriser som vi räknat upp – för att skapa en positiv framtidsvision. De har förslag på hur man ska ta itu med kriserna, bland annat genom åtgärder och mål på klimat- och miljöområdet. Målen innebär en ny styrning, där vi behöver

- omvandla vårt system för energi
- drastiskt minska vårt beroende av fossila bränslen
- investera i förnybara energikällor
- återuppbygga naturmiljöer
- göra vår ekonomi grönare och mer cirkulär.

Det kommer inte att vara lätt att genomföra den omställning som krävs. Det är lätt att se att det kommer att kosta både pengar och tid. Men med tanke på de många kriser som världen genomgår just nu – från energibrist och stigande inflation till extrema väderhändelser – har vi inget annat val än att agera, och vi måste göra det snabbt. Upprättade beslut, åtgärder och strategier bör inriktas på att skapa en hållbar framtid.

Inflation och höjda räntor kännetecknar det ekonomiska läget

Många ekonomier återhämtade sig snabbt under 2021. Men de obalanser som uppstått när efterfrågan ökat snabbare än utbudet har förstärkts av Rysslands invasion av Ukraina och nya pandemirelaterade restriktioner i Kina. Det drev upp priserna på energi, olika insatsvaror och livsmedel. Inflationen gick från låg nivå till hög under det första halvåret i både Sverige och omvärlden och har blivit kännbar för hushållen och urholkat köpkraften. Centralbanker världen över stramade åt penningpolitiken för att kyla av den ekonomiska aktiviteten och få ner inflationen.

Konjunkturinstitutet bedömer att den svenska ekonomin är på väg in i en lågkonjunktur som förväntas pågå några år framöver. Den höga inflationen i kombination med räntehöjningar och försämrad internationell konjunktur väntas dra ner tillväxten i Sverige.

Tidigare erfarenheter, bland annat från den ekonomiska nedgången efter finanskrisen 2008, visar att bilresandet går ner vid lågkonjunktur. Det går att se liknande trender i data från USA, Frankrike och Storbritannien. Under 2022 ökade dock bilresandet med 2,8 procent jämfört med föregående år.



Transportstyrelsens arbete med klimateffektivt transportsystem

Hållbarhetsrapporten och myndighetens årsredovisning för 2022 redovisar tillsammans myndighetens åtgärder för att bidra till ett klimateffektivt transportsystem enligt det uppdrag vi har i instruktionen. Effektivitet är ett begrepp som allmänt brukar sammanfattas som att åstadkomma måluppfyllelse med så låg resursåtgång som möjligt. För transportsektorns klimatpåverkan gäller det långsiktiga klimatmålet till 2045 och etappmålet för inrikes transporter till 2030.

Här sammanfattar vi Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till ett klimateffektivt transportsystem.

- Vi arbetar internationellt med att minska samtliga trafikslags påverkan på klimatet. Myndigheten bistår Regeringskansliet med expertkunskap och deltar i förhandlingar inom både EU och FN. Nedan lyfter vi exempel på områden som Transportstyrelsen arbetat med på internationell nivå:
 - klimatstyrmedlet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
 - ett långsiktigt klimatmål för flyget om ett netto-noll-mål för utsläpp av koldioxid år 2050 för den internationella luftfarten
 - hållbara flygbränslen för flyget (RefuelEU Aviation)
 - utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR)
 - riktlinjer för regler om fartygs energieffektivitet vid konstruktion och framdrift (EEXI- och CII-regelverken)
 - inkludering av sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem
 - reduktionsplikt för fartyg (Fuel EU Maritime)
 - fjärde järnvägspaketet, som bidrar till att stärka järnvägens konkurrenskraft

- EU:s arbete med batteriförordningen, som kommer att ställa krav på tillverkare om att batterierna ska kunna återanvändas och återvinnas
- Euro 7-standard, som reglerar hållbarheten för batterier som installeras i bilar och skåpbilar.
- Vi har bidragit till framtagandet av underlag till den kommande nationella klimatpolitiska handlingsplanen.
- Vi har ändrat krav i föreskrifter så att man vid planering och byggande tar mer hänsyn till gående och cyklister.
- Vi har också förberett vägtrafikregistret för att kunna registerföra uppgifter om nya fordons utsläpp av växthusgaser. Detta gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning och klimatpåverkan. Uppgifterna är också en förutsättning för det EU-gemensamma styrmedlet som kräver att fordonstillverkarna successivt säljer allt energieffektivare fordon och därmed ställer om fordonsflottan.

Mer omfattande beskrivningar av dessa åtgärder återfinns i Transportstyrelsens årsredovisning samt i den här rapporten.





Den miljömässiga dimensionen

Omställningen inom transportsektorn är en utmaning. Men den är även ett faktum om vi ska ha möjlighet att nå de uppsatta målen om att minska koldioxidutsläppen. Sverige har här en viktig roll i det proaktiva arbetet internationellt och Transportstyrelsen är en av de aktörer som bidrar till det arbetet, både nationellt och internationellt, främst med vårt arbete inom regelgivning. Vårt miljöarbete är dock bredare än så, exempelvis arbetar Transportstyrelsen med utmaningarna som miljön i Östersjöns står inför.

Nya regler som minskar klimatpåverkan är under förhandling i EU

I Europeiska kommissionens lagstiftningspaket Fit for 55 finns det många olika förslag för att minska klimatutsläppen till år 2030 med 55 procent. Förslagen rör både ökade krav på reduktionsplikt för att öka andelen alternativa bränslen och krav på minskat koldioxidutsläpp.

I EU förhandlas just nu förslag om reduktionsplikt för flyget och för sjöfarten. Detaljerna förväntas bli klara under våren 2023. Förslagen är relativt blygsamma, eftersom EU-länderna kommit olika långt i sin omställning. Flyget har dessutom höga tekniska krav på drivmedel och det finns en oro för att produktionen inte ska hinna byggas ut i takt med kraven ifall förslagen är alltför ambitiösa. I EU-förhandlingar har Sverige arbetat för att behålla vår rätt att gå före och ha högre krav, men i dagsläget ser det ut som om detta inte kommer att lyckas. Det betyder att den svenska reduktionsplikten för flyget troligtvis kommer att behöva avvecklas och Sverige får anpassa sig till EU:s ambitionsnivå.

Sjöfarten har hittills inte haft någon kvot- eller reduktionsplikt. Trots det använder flera svenska rederier i dag förnybara drivmedel, om än i liten skala, och välkomnar en reglering som ger incitament och konkurrensneutralitet inom EU.

För personbilar och lätta lastbilar har Ministerrådet och Europaparlamentet nått en politisk överenskommelse om strängare utsläppsnormer för koldioxid. De har enats om ett mål om utsläppsminskning för koldioxid på 55 procent för nya personbilar och 50 procent för nya lätta lastbilar senast 2030 (jämfört med 2021 års nivåer). De har även enats om ett mål om utsläppsminskning för koldioxid på 100 procent för både nya personbilar och lätta lastbilar fram till 2035. Det innebär ett försäljningsstopp för nya bilar som drivs av bensin eller diesel.

När det gäller tunga fordon förväntas kommissionen presentera ett förslag till skärpta krav på utsläppsminskningar.

Transportstyrelsen företräder Sverige när transportsektorn ställer om

Transportstyrelsen stöttar regeringen i EU-arbetet och med beredningen av ärenden inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Under 2022 har förhandlingarna i ICAO med koppling till miljöfrågorna varit inriktade på att nå en överenskommelse om ett långsiktigt klimatmål för flyget. Eftersom Sverige har en hög ambition i klimatfrågan, var det en framgång att vid generalförsamlingen 2022 nå en global överenskommelse om att sträva mot ett netto-nollmål för det internationella flyget år 2050 i linje med Parisavtalets temperaturmål. Både åtgärder inom flygsektorn och köp av utsläppskrediter kan ingå i målpuppfyllnaden. Det lyckade resultatet berodde i hög utsträckning på allt förberedande arbete inför generalförsamlingen under hela 2022, inklusive kontakter med likasinnade länder på olika nivåer, där Transportstyrelsen bidragit.

Vid generalförsamlingen fattades även ett beslut om regler för det marknadsbaserade styrmedlet Corsia från och med 2024, där man också tar hänsyn till pandemins påverkan på flygets utveckling. Fortsatt arbete med dessa frågor kommer att ske i ICAO:s miljökommitté Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), där Transportstyrelsen

har rollen som svensk medlem. I kommittén arbetar Transportstyrelsen även med en skärpning av nuvarande regler för koldioxidutsläpp och buller från konventionella trafikflygplan. Andra exempel på arbetsuppgifter som pågår inom CAEP är insamlande av miljödata för ny teknik, med syfte att kunna miljöcertifiera till exempel drönare och el- och vätgasflyg på sikt samt att samla information om flygets höghöjdseffekter.

Inom IMO pågår arbete i flera parallella spår som syftar till att minska klimatpåverkan från internationell sjöfart, bland annat utveckling av mål och strategier, livscykelanalysberäkningar och nya styrmedel. Under 2022 har man diskuterat förslag på alla dessa områden och tagit steg mot en större samsyn internationellt, men det är först under 2023 som vissa beslut väntas. Det gäller exempelvis översynen av IMO:s klimatstrategi, där man sommaren 2023 kommer att besluta om nya ambitionsnivåer. Sverige driver på genom Transportstyrelsen för nollutsläppsmål till 2050 samt delmål till 2030 och 2040. Diskussionerna om styrmedel handlar om att ta fram regler för hur dessa ambitioner ska nås, och där diskuteras både regler för drivmedelsanvändning och ekonomiska styrmedel. Sverige är tillsammans med andra EU-medlemsstater medförfattare till förslag om en global drivmedelsstandard i kombination med prissättning av utsläpp.

Nya krav driver fram hållbara batterier till elbilar

Hållbarheten för batterier är central när fordonsflottan ställer om till fossilfritt. Transportstyrelsen deltar i flera viktiga arbeten för att förbättra prestandan och hållbarheten för batterier ur ett livscykelperspektiv.

Europeiska kommissionens förslag till standard för utsläpp från fordon, den så kallade Euro 7-standarden, ska reglera hållbarheten för batterier som installeras i bilar och skåpbilar. Förutom krav på hållbarhet för batterier omfattar standarden inte minst även skärpta krav på kväveoxider och partiklar i avgaserna och - för första gången - krav på emissioner av partiklar från bromsar och mikroplast från däck från alla fordon.

Den nya standarden kommer att leda till en minskning av behovet av att byta batterier tidigt i ett fordonets livslängd, vilket även kommer att minska efterfrågan på nya kritiska råvaror som krävs för att producera batterier. Metoden håller nu på att utvecklas för att i framtiden även inkludera batterier till eldrivna tunga fordon.

Även UNECE engagerar sig i frågan om hållbarhet för batterier. För att säkerställa att köpare får elbilar med hållbara batterier har UNECE tillsammans med flera länder börjat skissa på regelverk om garantier. De har tagit fram metoder för att säkerställa att prestanda i batterier till eldrivna fordon inte försämras när fordonen används.

Parallellt pågår inom EU ett arbete med den så kallade batteriförordningen, som kommer att ställa krav på tillverkare om att batterierna ska kunna återanvändas och återvinnas. Batterier eller celler ska kunna återanvändas till andra tillämpningar som kanske har lägre krav på prestanda jämfört med batteriets första användning.



Östersjön – en miljö värd att rädda

Det är kärva förutsättningar för livet i Östersjön. Det är ett stort och nästan helt omringat havsområde, beläget långt upp i det kalla norr. Och det är ett stort avrinningsområde, där befolkningens allehanda aktiviteter i slutändan påverkar havsmiljön. Transportstyrelsen samarbetar med länder runt Östersjön för att hantera de utmaningar Östersjön står inför och för att ta till vara på de möjligheter som finns. Bland annat är vi verksamma inom EU:s strategi för Östersjöregionen och Helcom (Helsingforskonventionen).

EU:s strategi för Östersjöregionen

För att hantera de utmaningar Östersjön står inför och ta till vara på de möjligheter som finns arbetar länderna runt Östersjön tillsammans med gemensamma mål. Ett av samarbetsforumen är EU:s Östersjöstrategi.

Syftet med forumet är att skapa en samsyn om hur Östersjöns resurser ska kunna brukas och förvaltas på ett hållbart och effektivt sätt. Strategin har tre huvudsakliga mål:

- rädda havsmiljön
- länka samman regionen
- öka välståndet.

Från och med juli 2022 och ett år framåt är Sverige ordförandeland för EU:s Östersjöstrategi. Under vårt ordförandeskap fokuserar arbetet på att

- utveckla nya samarbetsformer
- sprida kunskap om vad strategin bidrar med i samhällsutvecklingen
- skapa förutsättningar för att fler kan bli delaktiga i samarbetet inom strategin.

Våra insatser syftar till att stärka och utveckla genomförandet av strategin och dess handlingsplan.

Gemensam aktionsplan visar vägen

Länderna inom Helcom beslutade redan 2007 om en gemensam aktionsplan för Östersjöns miljö, Baltic Sea Action Plan. 2021 uppdaterades aktionsplanen så att den innehåller flera områden än tidigare. Även målsättningarna för arbetet har uppdaterats. I planen pekas fyra prioriterade områden ut:

- övergödning
- farliga ämnen och marint skräp
- havsbaserade aktiviteter
- ett friskt och motståndskraftigt ekosystem.

För Sveriges del samordnar Havs- och vattenmyndigheten berörda svenska myndigheters genomförande av aktionsplanen. Transportstyrelsen har varit med i arbetet med att ta fram genomförandeplanen och enligt förslaget är vi ansvariga för flera åtgärder.

För att bidra till åtgärder som är kopplade till farliga ämnen och marint skräp har Transportstyrelsen delat information till de andra Östersjöländerna om de nationella rekommendationerna för sanering av båtbottnar.

Arbetet med de prioriterade områdena fortskrider och det händer mycket inom Helcom-samarbetet. Transportstyrelsen kommer att ha en ledande roll under 2023.

HELCOM – SKYDD AV ÖSTERSJÖNS MARINA MILJÖ

Helcom, eller Helsingforskonventionen, är en regional miljökonvention för Östersjöområdet, inklusive Kattegatt. Inom Helcom finns det fem arbetsgrupper, varav Transportstyrelsen representerar och ansvarar för Sveriges medverkan i MARITIME som arbetar med frågor som syftar till att förhindra föroreningar från fartyg.



Vi arbetar för ett tystare hav med rikare djurliv

Transportstyrelsen arbetar för att minska undervattensbuller genom att delta i arbetet att revidera IMO:s riktlinjer för att minska undervattensbuller. Människans nyttjande av havet, i form av transporter och konstruktioner, har gjort att bullernivån under vattnet har ökat de senaste århundraden och det påverkar det marina livet negativt. Sjöfarten bidrar till ökade bullernivåer i många regioner världen runt och har bidragit till att det lågfrekventa ljudet i haven har dubblats varje decennium från och med 1950 och framåt. Den tekniska förmågan att mäta undervattensbuller har utvecklats de senaste åren, samtidigt som forskningen alltmer tydligt påvisar att undervattensbuller har negativa effekter på delar av det marina djurlivet. Marina djur använder sig av ljud för att navigera, interagera med andra individer och upptäcka hot. Dessa ljud riskerar att drunkna i det mänskligt genererade bullret. Om ljudet är mycket starkt, kan djur till och med skadas.

Frågan om undervattensbuller är aktuell såväl nationellt som globalt och arbete pågår inom olika internationella forum

som IMO, EU och Helcom. Transportstyrelsen arbetar aktivt med frågan, bland annat genom att delta i arbetet inom IMO och revidera IMO:s riktlinjer för att minska undervattensbuller. Målet är att branschen ska använda riktlinjerna i större omfattning och i förlängningen bidra till ett tystare hav med rikare djurliv. Tack vare ett mycket bra samarbete med bland annat Havs- och Vattenmyndigheten, Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Svenska Miljöinstitutet (IVL) och Sjöfartsverket har Sverige, genom Transportstyrelsen, kunnat bidra på ett kreativt sätt i framtagandet av de nya riktlinjerna.

Vi konstaterar att det är viktigt att sjöfartsbranschen är med på tåget tidigt i arbetet med att minska undervattensbuller så att vi har möjlighet att ta del av deras kunskap och perspektiv i frågan. Under 2022 deltog Transportstyrelsen i workshoppar tillsammans med rederier från hela Sverige för att diskutera undervattensbuller och det arbete som pågår på internationellt plan i frågan. Tillfället var väldigt värdefullt för oss eftersom vi fick ta del av intressanta och lärorika diskussioner samt också knyta kontakter med rederierna. Deras kunskap och perspektiv är betydande i det fortsatta arbetet.

**Östersjön
– värd att
rädda!**



Transportstyrelsen bidrar till framtagandet av nya styrmedel för klimatomställning

2023 ska nästa klimatpolitiska handlingsplan läggas fram och klubbas i riksdagen. Transportstyrelsen har löpande under 2022 bidragit i arbetet att ta fram underlag till handlingsplanen.

Växthusgasutsläppen i Sverige måste som bekant minska betydligt snabbare än vad som skett under de senaste åren, i alla fall om netto-nollmålet till år 2045 ska kunna nås. En av regeringens viktigaste verktyg för att uppnå Sveriges klimatomål är den klimatpolitiska handlingsplanen som tas fram var fjärde år, enligt Sveriges klimatlag. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels per sektor samt det klimatrelaterade arbetet som regeringen avser att vidta internationellt och inom EU.

Under 2022 har Transportstyrelsen, tillsammans med Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket, bistått Trafikanslys i deras uppdrag att ta fram ett underlag med analyser och förslag till styrmedel som ska leda till transportsektorns klimatomställning. Transportstyrelsen har deltagit med experter i flera delprojektgrupper som avser samtliga trafikslag, varit behjälplig med att ta fram förslag på styrmedel och vidare effektbedömningar av dessa för att kunna prioritera och rangordna styrmedelsförslagen.

Transportstyrelsen har varit särskilt aktiv i arbetet avseende den internationella dimensionen, där det är av vikt att beakta möjligheter och hinder för nationella styrmedel, och hur de kan interagera med lagstiftning på internationell och EU nivå. En stor utmaning i arbetet har varit den osäkerhet som förelåg med anledning av de förhandlingar som pågick och delvis fortfarande pågår kring kommissionens lagstiftningspaket Fit for 55.

Koll på klimatavtryck underlättar val av fordon

Transportstyrelsen banar väg för en globalt harmoniserad metod för att göra livscykelanalyser som tar hänsyn till utsläpp ända från fordonens produktion till skrotning. Med information om fordons klimatavtryck under hela livscykeln kan köpare göra ett bättre val.

Dagens krav på minskningar av koldioxidutsläpp och de deklarerade koldioxidvärdena för fordon tar endast hänsyn till användningsfasen. För att ge större möjlighet att minska vägtrafikens totala klimatutsläpp behöver även produktion, utveckling och skrotning beaktas i de deklarerade koldioxidvärdena. Det kommer att ha direkt påverkan på klimatutsläppen. Information om nya fordons klimatavtryck under hela livscykeln kommer att leda till att konsumenter har möjlighet att göra medvetna val.

Många tillverkare gör redan i dag en sådan livscykelanalys, men det finns inget krav på att använda gemensamma metoder, vilket kan göra det svårt att jämföra fordon från olika tillverkare. Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har det startats en arbetsgrupp som har i uppgift att ta fram en globalt harmoniserad metod för att göra en livscykelanalys. Transportstyrelsen deltar i arbetsgruppen och planen är att det ska finnas en metod utformad till år 2025.

Transportstyrelsen arbetar också för att värden för laddhybrider ska baseras på körstatistik och faktisk bränsleförbrukning i stället för på uppskattningar och schablonvärden. Det kommer ytterligare att förbättra möjligheterna att välja fordon med mindre koldioxidpåverkan.

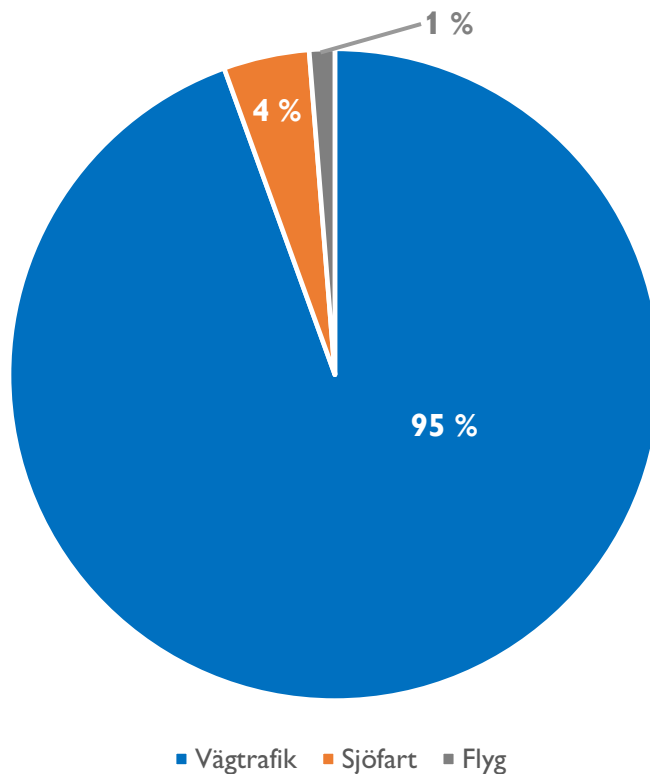
TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE MED DIGITALISERING MINSKAR KOLDIOXIDUTSLÄPPEN

Transportstyrelsen verkar för att ta tillvara på digitaliseringens möjligheter och hantera dess utmaningar. Årligen skickar Transportstyrelsen ut mer än 16 miljoner försändelser i brevform, lika många skickas ut digitalt. Syftet med Transportstyrelsens arbete med digitalisering är bland annat att minimera de koldioxidutsläpp som traditionell postgång för med sig. Det handlar om att i största möjliga omfattning ersätta fysiska informationsbärare med digitala i varje kontakt med organisationer och privatpersoner. Som ett led i detta implementerades i juni 2022 Mina sidor. Tjänsten är ännu inte fullt utvecklad men i takt med att fler funktioner utvecklas räknar Transportstyrelsen med att kunna möjliggöra för privatpersoner och företag att utföra flera av sina ärenden digitalt. Det kommer att öka myndighetens servicegrad, samtidigt som "onödiga" efterfrågan minskar hos våra kundtjänster.

Utskick	2018	2019	2020	2021	2022
Pappersutskick (miljoner)	37,3	35,4	34,3	33,9	28,1
Kuvert (miljoner)	24,8	23,6	22,8	22,4	17,9
Digitala utskick (miljoner)	9,6	11,0	12,0	14,7	20,4
Besparing digitala utskick CO2 (ton)	22,0	30,0	28,0	31,0	42,0
Besparing digitala utskick träd (antal)	721	820	891	1009	1503

Växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2021

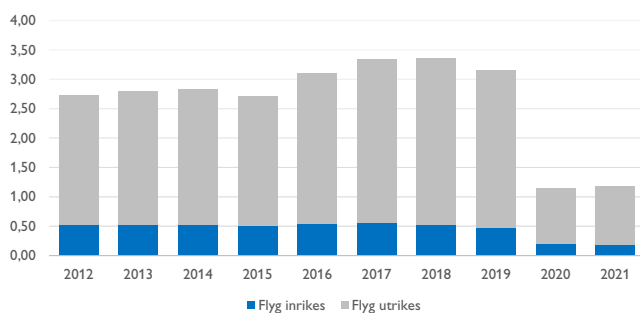
(Miljoner ton koldioxidekvivalenter)



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.

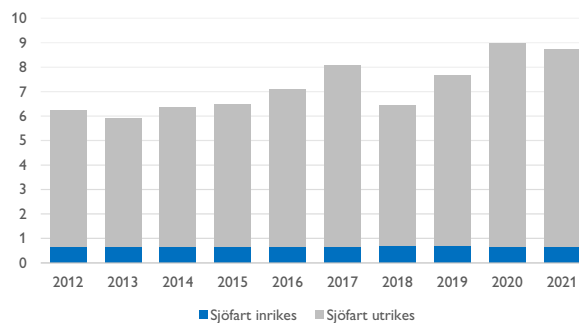
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart

(Miljoner ton koldioxidekvivalenter)



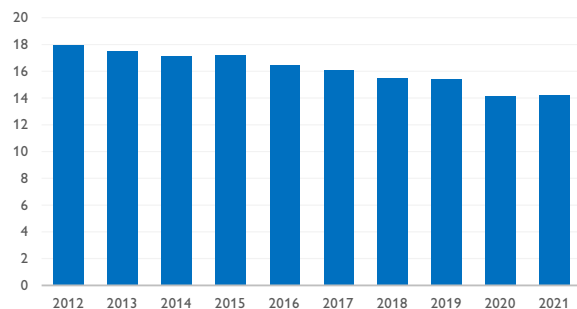
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes sjöfart

(Miljoner ton koldioxidekvivalenter)



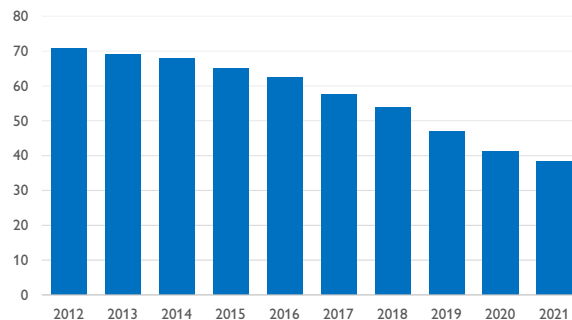
Växthusgasutsläpp från inrikes vägtransporter

(Miljoner ton koldioxidekvivalenter)



Kväveoxidutsläpp från inrikes vägtrafik

(Tusen ton)



Den största källan till växthusgasutsläpp från inrikes transporter är vägtransporterna. 2021 stod de för 95 procent av utsläppen från inrikes transporter. En ökad användning av biodrivmedel har hög grad bidragit till att minska utsläppen från transporter under den senaste tioårsperioden. Andelen förnybar energi i drivmedel var under år 2021 omkring 25 procent.

Källa: Naturvårdsverket.



Den sociala dimensionen

Den största utvecklingen i Transportstyrelsens historia står för dörren då ett nytt vägtrafikregister ska utformas på myndigheten. Att tillgängliggöra och digitalisera uppgifter bidrar till en hållbar utveckling på flera sätt. Inom regelgivningen ser vi att våra krav leder till ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan, bland annat genom krav på förarbevis på vattenskoter. Krav på arbetstider och viloperioder för yrkesförare skapar förutsättningar för en rättvisare konkurrens mellan transportföretag i den europeiska transportsektorn. Transportstyrelsen arbetar också för att öka säkerheten för våra mest oskyddade personer inom transportsektorn, nämligen cyklister och gående.

Nytt vägtrafikregister bidrar till digitaliseringen

Under 2022 startade Transportstyrelsen det största utvecklingsarbetet i myndighetens historia. Vi ska bygga ett nytt, modernt och robust vägtrafikregister – ett samhällsviktigt system som ska vara tillgängligt dygnet runt och året om. Vägtrafikregistret är ett register över landets alla fordon och körkortsinnehavare. 1972 blev det Sveriges första heldatoriserade register och i dag innehåller det uppgifter om

- 11 miljoner fordon, varav 7,5 miljoner fordon är i trafik
- 6,5 miljoner giltiga körkort.

Registret har stor betydelse för att vägtrafiken ska fungera och används av många.

Nuvarande vägtrafikregister har till stora delar kvar teknik som skapades under uppbyggnaden på 1970-talet. Livslängden på den gamla datormiljön är begränsad och systemet är tungt att förvalta. Därför behöver vi bygga ett nytt vägtrafikregister, som behöver växa fram inom de kommande åren för att möta en allt snabbare samhällsutveckling. Vi kommer att

lämna dagens lösningar och skapa en modern och flexiblere it-miljö anpassad till morgondagens samhälle. Det är en stor förändring av en betydelsefull kugge i vårt samhällssystem. Arbetet sker etappvis och planeras att pågå under flera år.

En väl fungerande och hållbar infrastruktur genererar flera positiva effekter och främjar ekonomisk tillväxt och utveckling. En väl fungerande digital infrastruktur är grunden för att öka innovationstakten när det gäller samhällsnyttiga digitala tjänster. Vägtrafikregistret är en del av den svenska infrastrukturen och kan leverera mängder med data som bidrar till att skapa framtidens hållbara transportsystem och ett effektivt digitalt tjänstesamhälle.

I alla utvecklingssteg när vi bygger det nya registret är det viktigt att arbetet bidrar till en hållbarare utveckling. Det kan till exempel vara att erbjuda nya digitala lösningar som inte utgår ifrån ett traditionellt fysiskt handläggningsflöde. Med den stora volym ärenden som vi hanterar är digital hantering en grundförutsättning, och vi strävar efter att ytterligare öka automatiseringen i handläggningen.

Störande körning med vattenskoter har minskat i och med krav på förarbevis

Den samlade bilden av sommaren 2022 är att störande körning och vårdslöshet i sjötrafik med vattenskoter minskat markant i jämförelse med 2021. Mycket pekar på att införandet av krav på förarbevis för att köra vattenskoter har gett effekt.

De senaste åren har användningen av vattenskotrar och antalet vattenskoterolyckor ökat. Nöjeskörning med vattenskoter sker ofta nära land, hamnar och badplatser. Sådan körning utgör en olycksrisk och ger upphov till störningar i form av oljud och svall, vilket påverkar djur- och naturliv negativt. Den 1 maj 2022 infördes därför ett krav på förarbevis för att köra vattenskoter. För att kunna utbildas sig och få köra vattenskoter krävs det att man fyllt 15 år. Utbildningen omfattar minst 15 timmar fördelat på både teoretiska och praktiska moment med vattenskoter. Om en förare gör sig skyldig till allvarliga brott mot sjösäkerheten, kan förarbeviset återkallas.

Under sommaren 2022 återkallade Transportstyrelsen 37 förarbevis. Enligt uppgift från Kustbevakningen och Polismyndigheten minskade anmälningarna om störande körning och vårdslöshet i sjötrafik med upp till 30 procent i hela landet jämfört med 2021. För Stockholmsregionen är siffran 50 procent. Andra faktorer som givetvis också kan ha bidragit till minskningen är att utlandsresandet var större 2022 än under pandemin och att bensinpriset har stigit. Mycket tyder dock på att kravet på förarbevis har haft positiv effekt, både ur ett säkerhets- och miljöperspektiv.



Bättre arbetsvillkor för yrkesförare bidrar till trafiksäkerheten

Under 2022 trädde flera delar i kraft i det så kallade mobilitetspaketet som påverkar yrkestrafiken. Reglerna syftar till att ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, rättvisare konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn.

Den fria rörligheten för arbetskraft inom EU bidrar till att flera yrkesförare arbetar i andra medlemsländer. Mer än 60 procent av alla godstransporter med utlandsregistrerade tunga lastbilar till och från Sverige utförs av företag med hemvist i medlemsstater med en minimilön på 1 000 euro per månad eller lägre. Nya regler väntas med tiden innebära för dessa förare

- att lönen höjs när de är utstationerade i Sverige
- att de tack vare nya regler för kör- och vilotider kan tillbringa mer tid hemma
- att de inte behöver ta sin veckovila i fordonet om de är borta hemifrån, eftersom arbetsgivaren ska betala för lämplig inkvartering.

Mobilitetspaketet innebär inte enbart nya krav på företagen utan även ett utökat ansvar för berörda myndigheter, bland

annat Transportstyrelsen, i och med förbättrade möjligheter att kontrollera att bestämmelserna följs. Det möjliggör till exempel en effektivare tillsyn över reglerna om förarnas arbetstider och viloperioder.

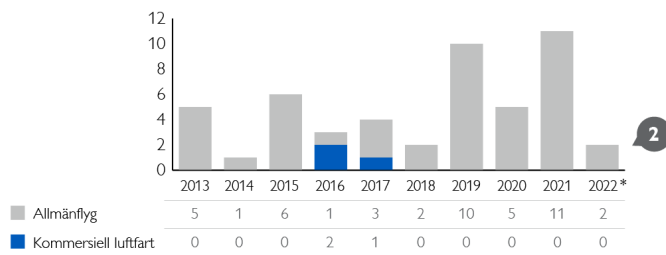
Det är viktigt att vi följer upp förändringarna som mobilitetspaketet medför och att eventuella problem kopplade till genomförandet kan åtgärdas så fort som möjligt. Därför fick Transportstyrelsen under 2022 ett regeringsuppdrag om att beskriva och analysera hur marknaden för vägtransporter och hur situationen för berörda förare har utvecklats i och med genomförandet.

Ett komplement till den löpande tillsynen, som nu utökats i och med mobilitetspaketets nya kontrollmöjligheter, är de återkommande tillståndsmätningarna för kontroll av regelförfärd inom yrkestrafik på väg. Tillståndsmätningarna genomförs ungefär vart tredje år och ger en bild av hur väl företagen lever upp till de kraven. Under våren 2022 genomfördes mätningen av godstrafiken och av sociala villkor för förare och under hösten mätningen för taxi. Nytt för i år är att vi har uppdaterat frågorna för de sociala villkoren för att göra dem mer jämförbara med liknande mätningar inom andra transportslag.

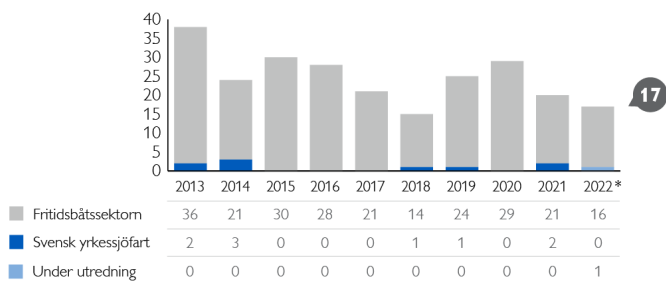


Omkomna i trafiken 2013–2022

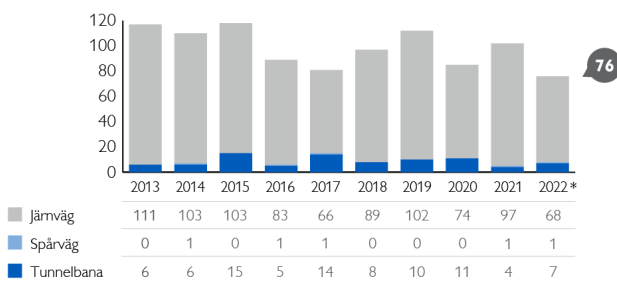
* Observera att siffrorna för 2022 är preliminära.



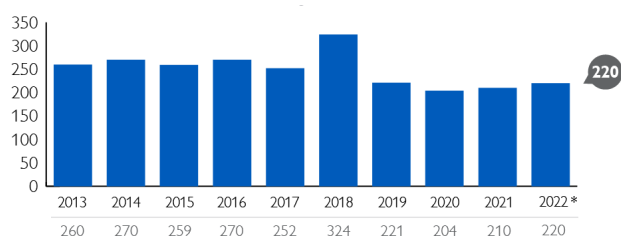
Under 2022 omkom preliminärt 2 personer i olyckor med skärmsflyg. Ingen person har omkommit inom den kommersiella luftfarten.



Under 2022 omkom preliminärt 17 personer på svenskt vatten. 16 av dem var fritidsbåtsolyckor, samtliga förolyckade var män. Preliminärt inträffade ingen dödsolycka inom svensk yrkessjöfart.



Under 2022 omkom preliminärt 76 personer på järnväg, 7 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 2022.



Under 2022 omkom preliminärt 220 personer i olyckor på de svenska vägarna. Det är en ökning med 10 personer jämfört med 2021 då 210 människor omkom. Nivåerna är tillbaka på ungefär samma nivåer som innan pandemin. Av de omkomna var 124 skyddade bilister. 108 av dem hade färdats i personbil, övriga i lastbil eller buss. Den vanligaste olyckstypen bland bilister är mötesolyckor följt av singelolyckor.



Gång och cykel – viktiga hörnstenar för ett hållbart transportsystem

Går det att öka andelen som reser med cykel genom ändrade trafikregler? Det är en av de frågor som Transportstyrelsen har undersökt för att få fler att cykla och gå.

Transportstyrelsen har i ett regeringsuppdrag utrett om ändrade trafikregler kan öka andelen som reser med cykel. Utgångspunkten för uppdraget var att analysera regelfrågor. Regeringsuppdraget resulterade i flera mindre regelförändringar som tillsammans med en ändamålsenlig infrastruktur på sikt kan förenkla för cyklister. Det gäller exempelvis utmärkning av cykelleder och tydligare regler kring minimibredd för cykelbanor. Men i det hela bedömer Transportstyrelsen att nya eller ändrade trafikregler generellt inte kommer att få andelen resor med cykel att öka. Om man vill lyckas med att öka den andelen, behöver samhället framför allt planera, bygga och underhålla en attraktiv cykelinfrastruktur.

Flera av de förslag Transportstyrelsen har analyserat är redan möjliga med dagens regelverk. Till exempel finns det redan flera alternativ som möjliggör motorfordonstrafik i en enda riktning och cykeltrafik i båda riktningarna.

Generellt finns det redan stora förutsättningar för kommuner att arbeta för att öka andelen gång- och cykeltrafik. Vi anser att information om redan befintliga regelverk kan bidra till detta.

Nya krav på att gator och torg ska utformas med hänsyn till gående och cyklisters behov

För att främja folkhälsa och miljö genom att fler går och cyklar ställer Transportstyrelsen krav i vissa föreskrifter på att gator och torg ska

- utformas med hänsyn till gående och cyklisters behov
- upplevas så trygga att de faktiskt används.

Nuvarande föreskrifter utgår i stort sett helt från personbilar. Vår bedömning är att en ökad hänsyn till gåendes och cyklisters behov i planering och byggande är ett steg i en riktning. Grupper med lägre inkomster har i lägre utsträckning tillgång till bil. Därför kan god tillgänglighet för gående och cyklister vara en bra investering för jämställdhet och jämlikhet.

För att cykelvägar ska bli säkrare anger vi även i allmänna råd maximala mått på nivåskillnader, såsom kanter. Att cykla in i ett fast hinder, exempelvis en bom eller en betongsugga, leder ofta till svåra olyckor där cyklisten flyger med huvudet före över cykelstyret. Men samma olycksförlopp ses ofta även för oväntade skarpa nivåskillnader. Det kritiska måttet för när en tvärgående kant övergår från att vara enbart en komfortfråga till att utgöra en säkerhetsrisk ligger troligen på 60 millimeter. Vi understryker genom krav om material för gång- eller cykelytor även vikten av att vid utformning av dessa ytor motverka risken för halka på sådana platser som är speciellt olycksdrabbade eller platser där god friktion behöver säkerställas.



Transportstyrelsen arbetar för ett hållbart arbetsliv

Transportstyrelsen behöver bidra till ett hållbart arbetsliv för Sveriges skull men också för vår egen. Vi behöver kompetensförsörja myndigheten genom att behålla och attrahera kompetens för att kunna utföra våra uppdrag. Samhället och former för arbete har förändrats mycket de senaste åren, vilket ställer nya krav på både medarbetare och arbetsgivare.

För Transportstyrelsen och vår måluppfyllelse är det avgörande att vi har medarbetare med rätt kompetens, engagemang för uppdraget och som trivs och vill utvecklas i myndigheten. I dag finns det utmaningar både med att attrahera och rekrytera rätt kompetens och med att behålla den kompetens som samtidigt är efterfrågad på arbetsmarknaden.

Ett hållbart arbetsliv där alla ska kunna orka och vilja jobba ett helt arbetsliv är en förutsättning för att vi ska kunna behålla befintliga medarbetare och attrahera nya medarbetare. Våra undersökningar av arbetsmiljön 2022 visar följande

- Förekomsten av upprepade ansträngningar som orsakar negativ påverkan på hälsan är låg.
- Många medarbetare har de förutsättningar som de behöver i arbetet.
- En övervägande majoritet av de svarande vet vad de ska göra, vilka resultat som ska uppnås, hur de ska göra, hur de ska prioritera, vem de kan få stöd av och vilka befogenheter de har.
- De flesta upplever skyddet mot utsatthet som gott.

Distansarbete tillämpas nu i betydligt högre grad än före pandemin och många medarbetare uppskattar den möjligheten. Möjligheten till distansarbete har också visat sig vara ett villkor som efterfrågas vid nyrekrytering. Det är alltså viktigt för myndighetens kompetensförsörjning att kunna erbjuda distansarbete.

En annan förutsättning som förändrats som en följd av pandemin är att mängden tjänsteresor har minskat. Vi tillämpar grundprincipen att möten, så långt det är möjligt, sker digitalt och kompletterar med fysiska möten där dessa tillför uppenbart mervärde. Med färre tjänsteresor följer på myndighetsövergripande nivå bland annat ett lägre klimatavtryck i form av utsläpp av växthusgaser och förutsättningar för bättre balans i livet.





Den ekonomiska dimensionen

Den gröna omställningen syns som en tydlig tråd genom samtliga dimensioner av hållbar utveckling. Finansiering och styrmedel för klimatomställningen är viktiga frågor som måste lösas för att omställningen ska fortgå. Att transportera passagerare och gods ställer krav på företag och infrastruktur, men även på nya lösningar. Som en del av detta ser vi att transporter med drönare kommer öka i framtiden och vi arbetar med att implementera EUs regler i svensk lag för att säkerställa ett säkert luftrum. Som myndighet har vi även ansvaret att ställa krav på infrastrukturen så att den kan möta de krav som kommer med ett förändrat klimat.

Hur ska klimatomställningen för flyget och sjöfarten finansieras?

Vad har rederier och flygbolag för möjligheter till finansiering när det gäller sjöfartens och luftfartens klimatomställning? För att besvara den frågan har Transportstyrelsen genomfört intervjuer med rederier, flygbolag, branschorganisationer och andra aktörer.

Det finns tydliga politiska ambitioner om att både sjöfarten och luftfarten ska minska sina utsläpp av växthusgaser för att bidra till att uppfylla Parisavtalet. En central fråga i diskussionen är hur omställningsarbetet ska finansieras. Det största hindret i dagsläget inom båda trafikslagen är att det saknas

tillräckligt med alternativa drivmedel för att en omställning ska kunna ske. Dessutom är miljövänlig teknik och hållbara drivmedel betydligt dyrare än med konventionella motsvarigheter. Det finns också en osäkerhet kring viljan hos transportköpare att betala mer för hållbarare transporter.

Vilka vägar som är möjliga och vilken potential de har skiljer sig något åt mellan trafikslagen, precis som deras ekonomiska möjligheter att genomföra åtgärder för att minska utsläppen. Exempelvis ser förutsättningarna vid ny- och ombyggnation olika ut på sjön och i luften. Medan flygplan massproduceras och har sin specifika certifieringsprocess, har rederier större möjlighet att själva designa sina fartyg med olika tekniker.

När det gäller finansieringen går det också att hitta skillnader. Medan det inom sjöfarten till exempel går att få hjälp av Svenska skeppshypotek med att finansiera lån vid fartygsbyggen, finns inget motsvarande inom luftfarten.

Enligt flera av rederierna är globala krav och styrmedel som är lika för alla den bästa vägen att gå för att minimera ekonomiska hinder. Att stärka rederiers kreditmöjligheter är ytterligare ett förslag på lösning. Flera av flygbolagen pekar – förutom på ökad användning av hållbara flygbränslen – på att flygplansflottorna måste moderniseras. Transportstyrelsen kunde dock i intervjuerna se att inställningen till att modernisera den befintliga flygplansflottan skiljer sig åt mellan flygbolag, vilket kan påverka vilka omställningsinvesteringar som faktiskt görs. Vissa menar att det inte är värt att utveckla flottan utan ett tekniksprång, medan andra menar att äldre flygplan oavsett måste fasas ut.

För att flygbolag och rederier ska kunna arbeta med utsläppsminskande åtgärder krävs det en trygg ekonomisk grund att stå på, en grund som skakats om ordentligt i och med en global pandemi och ett för närvarande osäkert världsläge. Men trots olika hinder är de som Transportstyrelsen har intervjuat överens om att klimatomställningen är en viktig fråga att fortsätta arbeta med framöver.

Transportstyrelsen ställer krav på klimatanpassning

Transportstyrelsen ställer nya krav för att infrastruktur ska anpassas till ett förändrat klimat. Vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor ska ha tillräcklig bärförmåga för att hantera både dagens klimat samt pågående och kommande klimatförändringar.

Allt liv på jorden, från djur och natur i ekosystem till de samhällen vi människor bor i, är sårbart för klimatförändringar. FN:s klimatpanels senaste rapport Klimat i förändring 2022 – Effekter, anpassning och sårbarhet visar att globala åtgärder för utveckling som gör att jorden kan stå emot förändringarna i klimatet är mer brådskande än vad som sagts i tidigare rapporter. Omfattande, effektiva och

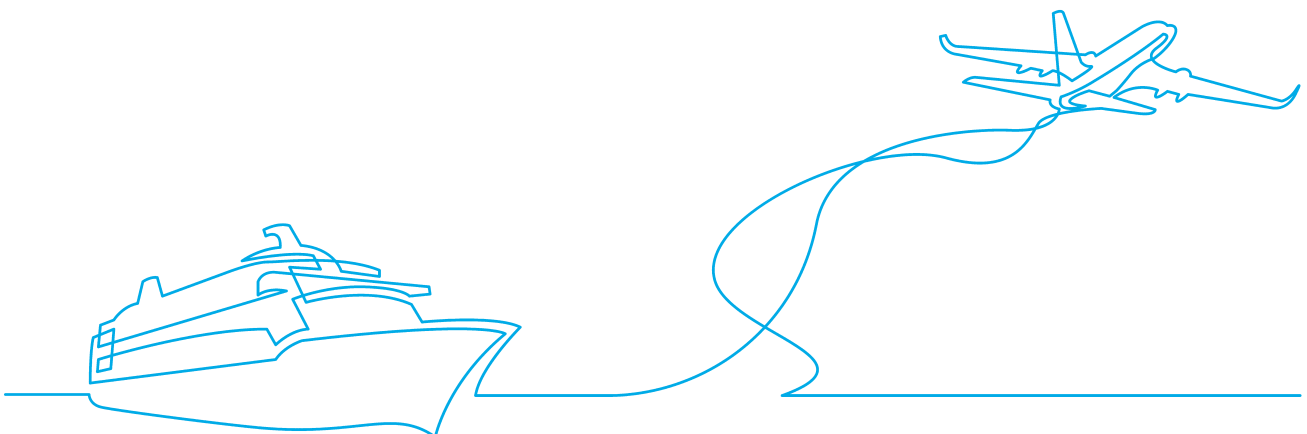
innovativa åtgärder kan

- fånga in synergier och minska målkonflikter mellan klimatanpassning och arbetet att minska utsläppen
- främja hållbar utveckling.

I sin första rapport bedömer Sveriges nationella expertråd för klimatanpassning att de klimatrelaterade risker som kommer att påverka transportsystemet mest i framtiden är kopplade till extrema skyfall, översvämningar, stigande havsnivåer samt grundvattennivåer. Förutom risker kopplade till mer skyfall, såsom översvämningar, ras, skred och erosion, lyfter rådet bland annat förändringar i tjälförhållanden, extremvärme och bränder som risker för systemet.

För att ny infrastruktur för väg, järnväg, spårväg och tunnelbana ska stå emot ett förändrat klimat ställs det nya krav i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). De nya kraven trädde i kraft i början av 2022 och innebär bland annat att byggherren ska dimensionera vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor utifrån både dagens klimat samt pågående och kommande klimatförändringar. Infrastrukturen ska således ha tillräcklig bärförmåga för att kunna hantera flöden och vattennivåer till följd av kraftig nederbörd, så att de inte leder till en oacceptabel risk för personskador eller allvarlig skada på samhällsviktiga funktioner.

I de allmänna råden har Transportstyrelsen också tagit fram stöd för vilka nivåer som byggherrar bör ta höjd för i olika infrastrukturprojekt. Bland annat har vi tagit fram metodstöd för att beräkna framtida nederbörd genom att nyttja en så kallad klimatkfaktor. Förenklat kan man säga att en klimatkfaktor används för att ta hänsyn till framtida ökning i regnintensitet, genom att multiplicera klimatkfaktorn med dagens dimensionerande nivåer. I de allmänna råden anger Transportstyrelsen att en lämplig klimatkfaktor för nederbörd utifrån dagens kunskapsläge är lägst 1,2. Det innebär att man tar höjd för minst en ökning av korttidsnederbörden med 20 procent.



EU-regler banar väg för storskalig användning av drönare i Sverige

Transportstyrelsen arbetar löpande för att ta fram kompletterande föreskrifter till EU-förordningen om U-space. Arbetet kommer att skapa förutsättningar för ett stort antal drönaroperationer som i sin tur möjliggör nya transportlösningar, i första hand för gods, men i förlängningen även för persontransporter.

Drönare är en snabbt växande sektor inom luftfarten och det spås att de har en stor potential att bidra med nya jobb och ekonomisk tillväxt i EU. Därför har EU antagit en förordning med regler för att drönare ska kunna flyga säkert i det europeiska luftrummet: U-space. U-space handlar om hur drönare ska integreras i luftrummet på ett säkert, effektivt och miljövänligt sätt – med hjälp av digitala tjänster och system.



Transportstyrelsen arbetar för att möjliggöra ett stort antal drönare i det undre luftrummet genom att ta fram kompletterande föreskrifter till EU-förordningen om U-space. Det är av vikt att utformningen av U-space beaktar olika aktörers intressen och behov. På ett samhälleligt plan är acceptansen för en ökad mängd drönare i luftrummet en förutsättning för att ett luftrum för drönare ska kunna konstrueras och

implementeras på bred front. Arbetet med att implementera EU-regler i svensk lag pågår löpande och planeras vara färdigställt 2035.

Implementeringen av U-space bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. Det skapar nya förutsättningar för en ökad tillgänglighet såväl i städer som på landsbygden. Om drönarna drivs med förnybar energi, blir transporterna också miljövänliga. I förlängningen, när marknaden även är redo för persontransporter, ser man att vinningarna kan bli ännu större då allt fler transporter kan genomföras av drönare.

Nya regler för att påskynda harmoniseringen av järnvägen

Den 1 juni 2022 blev det fjärde järnvägspaketet en del av svensk rätt. Det är ett paket med regler som syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna. Genom de nya reglerna främjas trafiken inom EU och möjligheterna att resa och transportera gods på järnväg förbättras.

Ett exempel på förändring är att den europeiska järnvägsbyrån (ERA) ges en utökad roll att pröva och utfärda fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag att bedriva trafik på det europeiska järnvägssystemet. Syftet är att åstadkomma en likvärdigare och enklare bedömningsprocess och därmed minska de administrativa kostnaderna för de som ansöker.

Genom att stärka järnvägens konkurrenskraft möjliggörs bättre tillgång till resor för resenärerna. En väl fungerande järnvägsmarknad med konkurrerande järnvägsföretag innebär bättre kvalitet av tjänster till ett bättre pris. Det finns ambitioner inom EU att göra det lättare för passagerare att få tillgång till information och att få en mer användarvänlig biljettförsäljning. Genom en ny förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer stärks också tågresenärers rättigheter. Bland annat förbättras rätten till ombokning vid förseningar och assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Det finns ytterligare behov av att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra transporter både för person- och godstrafik inom EU. Regelinitiativ pågår för att åstadkomma det, bland annat inom ramen för Europeiska kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet. Där ingår revidering av godskorridorförordningen och lokförardirektivet. Transportstyrelsen bidrar i kommissionens förberedande arbete med utformning av konsekvensutredningar och förslag till ny lagstiftning.

Transportstyrelsen lyfter vikten av att reglerna blir ändamålsenliga och bidrar till att stärka järnvägens konkurrenskraft istället för att öka administrativa bördor och kostnader för företag.

Transportstyrelsen intensifierar arbetet för minskad energiförbrukning

Transportstyrelsen har i flera år arbetat med ständiga förbättringar inom ramen för myndighetens energiförsörjning. Men under 2022 har arbetet med att hitta åtgärder för minskad elförbrukning intensifierats.

Transportstyrelsen har under flera år arbetat med att uppnå kriterier enligt myndighetens interna miljömål för en grönare arbetsplats. Kriterierna omfattar bland annat upphandling av grön el och energieffektiv belysning till våra lokaler. Vi arbetar med ständiga förbättringar och energieffektiva lösningar i dialog med våra fastighetsägare, dels för att minska energiförbrukningen, dels för att öka flexibiliteten i lokaler för att undvika ombyggnationer vid framtida förändringar.

Alla kontor har i dag belysningsstyrning för att minimera elförbrukningen. I takt med att armaturer och ljuskällor byts ut ökar andelen ledbelysning.

Under hösten 2022 intensifierades arbetet för att utreda åtgärder för minskad elförbrukning. Detta med anledning av ökade priser för elförsörjning och regeringsuppdraget att vidta energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen. I regeringsuppdraget ingår rapportering under sju månader om förbrukad el föregående månad samt planerade och genomförda åtgärder för minskad elanvändning.

Inventering av möjliga åtgärder för huvudorterna har visat att förändringar kan genomföras vad gäller minskade drifttider för belysning och ventilation. En mer optimerad belysningsstyrning och temperaturstyrning kommer att utredas. Omställning till ledbelysning kan ske i en snabbare takt, men innebär förhandling med fastighetsägare och troligtvis investeringskostnader för myndigheten som behöver uppmärksammas.

En hållbar myndighet behöver beakta sin elförbrukning inte minst i form av energieffektiva datacenter som långsiktigt måste sträva mot energisnåla komponenter i form av servrar, lagring och nätverk.



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.