



En resepolicy för hållbart resande

SÅ RESER DU I JOBBET MED GOTT SAMVETE

ATT RESA ÄR ATT UTVECKLAS. När man möter andra bryts perspektiv och nya idéer uppstår och problem får sin lösning.

Pandemin har lärt många i samhället hur man på ett bra sätt kan mötas digitalt. I nästa steg behöver vi lära oss när digitala respektive fysiska möten är bäst.

Detta dokument är, utifrån ett bredare perspektiv, ett stöd i hur man kan tänka kring resande i tjänsten. Det är inte en färdig resepolicy utan snarare en grund som resonerar och ställer frågor som kan förbättra arbetet med resepolicy.

Det finns många som vill ge råd kring hur man ska välja färdssätt, men till sist är det trots allt medarbetaren som behöver göra ett välavvägt val utifrån miljö, tid och kostnad.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Lathund - så reser du smart och hållbart.	3
Bakgrund – om du vill veta mera	6
A. Hur kan man välja hållbart resande?	6
B. Att mötas och resa är att utvecklas. Men är resor verkligen nödvändiga?	7
C. Hur vi reser inrikes och hur det utvecklats över tid	9

Lathund – så reser du smart och hållbart

Hur reser man i tjänsten och hur kan man göra smarta hållbara val? En resepolicy kan lätt bli ett dokument som ska visa på goda intentioner men som kan sakna alla aspekter av resandet. Det handlar om syftet, nyttan av det personliga mötet, miljön, tidsaspekten och givetvis kostnaden.

En väl utformad resepolicy kan hjälpa företag och organisationer att sänka kostnader, minska klimat- och miljöpåverkan och öka säkerheten. Alltså att effektivisera resandet i tjänsten.

Tid är pengar. Därför behövs en helhetssyn på resande i jobbet, både *när* man väljer att resa och *hur* man väljer att resa och vilka konsekvenser det ger. Precis som för alla andra kostnader i en verksamhet behöver valen av ett visst alternativ kunna försvaras så att medarbetare på bästa sätt bidrar till företagets lönsamhet eller organisationens måluppfyllelse.

Ska man resa eller inte?

Ska man reglera när möten ska vara fysiska eller digitala? Det är sannolikt svårt att avgöra, därför uppmuntrar många till digitala möten när så är



möjligt. Digitala möten fungerar bra vid rutinmöten med kända personer. Men om det handlar om mer kreativa möten eller möten kring avtal mellan företag liksom politiska samarbeten krävs förtroende. Det byggs upp över tid och går snabbare i fysiska möten än digitala motsvarigheter. Därför kommer alltid resor att behövas. Det gäller att avgöra när nyttan av resan är större än tiden, miljöbelastningen och kostnaden.

Välj resealternativ som passar bäst utifrån miljö, tid och kostnad

När det är motiverat att resa i tjänsten finns många faktorer att beakta. Det handlar om kostnader i tid, kostnaden för själva resan och hur man kan resa med så liten miljöbelastning som möjligt.

En resepolicy som ska vara lätt att använda för medarbetare kan ofta koncentreras till en checklista för tjänsteresor. Den kan innehålla följande rubriker:

RUBRIKER RESEPOLICY

- **Behövs mötet?**
Är mötet nödvändigt och kräver det fysisk närvaro eller kan det ske digitalt?
- **I första hand kollektiva färdstätt.**
Behöver du resa så välj i första hand kollektiva färdstätt utifrån kostnad, miljö och tid för hela resan. Välj om möjligt hållbart alternativ för tåg, buss och flyg (t.ex. grön el, biobränslen, klimatkompensation etc.)
- **I andra hand bil:** Behöver du resa med bil så sträva efter samåkning i organisationens fordon, i andra hand bilpool/hyrbil och i sista hand privat bil. Miljöbilar bör väljas.
- **Resor korta avstånd.**
Promenad, cykel, kollektivtrafik.
- **Hur hanteras undantag?**
Vad som gäller vid specifika fall och vem som avgör.

Ju kortare och tydligare desto lättare är det för medarbetare att använda checklistan och bidra till att målen med policyn nås.

Alla resealternativ har för- och nackdelar









Man kan inte kategoriskt säga att det ena resealternativet ur miljösynpunkt är bättre eller sämre än något annat. För alla resealternativ finns bra och dåliga alternativ. Det som var dåligt igår kan dessutom vara bra idag när teknikutvecklingen driver utvecklingen framåt. För att göra bra miljöval behöver man därför vara ständigt uppdaterad.

Globala problem kräver globala lösningar där alla bidrar. Sverige kan inte själv lösa den globala uppvärmningen men kan förhoppningsvis som föredöme inspirera andra länder till effektiva åtgärder. Det kan också gälla i hur man väljer färdstätt vid tjänsteresor och hanterar den miljöbelastning som uppstår.



Lathund – för- och nackdelar färdstätt/möte

Ett sätt att tänka är att för de alternativ som finns för den specifika arbetsplatsen lista alternativen och vilka för- och nackdelar de har ur alla aspekter. De hållbara alternativen för varje färdstätt bör också specificeras. Exempel på att välja färdstätt:

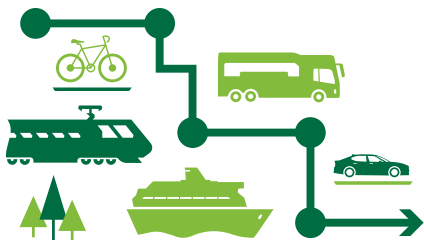
Färdstätt	Lämpligt avstånd	Fördelar	Nackdelar	Hur det kan göras hållbart?
<i>Enskilda färdstätt</i>				
Cykel 	< 4 km	Billigt, inga utsläpp	För korta sträckor Väderberoende Ej packning	Välj vanlig cykel i stället för elcykel
Bil/Taxi 	5-300 km	Snabbt punkt till punkt	Klimatutsläpp, kan bidra till trängsel	Elbil, biobränslen, samåkning
Promenad 	< 2 km	Billigt, inga utsläpp	Bara korta sträckor Väderberoende, tid Ej packning	
<i>Kollektiva färdstätt</i>				
Buss 	2-300 km	Billigt	Tidtabellsberoende, kräver ofta kompletterande transport	Miljömärkta bussbolag. Eller bussar med förnyelsebara drivmedel
Flyg 	>300 km	Snabbt på längre sträckor	Tidtabellsberoende, kräver ofta kompletterande transport. Klimatutsläpp och höghöjdsseffekt.	Klimatkompensation Biobränsle
Tåg 	10-500 km	Snabbt på kortare sträckor, kan jobba under resan	Tidtabellsberoende, kräver ofta kompletterande transport	Bra miljöväl på el
Färja/sjöfart Långsamt 	Specifika resmål, öar...		Tidtabellsberoende, kräver ofta kompletterande transport, Långsamt, Klimatutsläpp	LNG istället för förbränningsolja
<i>Digitalt möte</i>				
Teams, Skype, Zoom etc. 	Oberoende av avstånd	Effektivt, inget resande behövs	Avsaknad av sociala kontakter, mest för avrapportering	

Bakgrund – om du vill veta mera

A. Hur kan man välja hållbart resande?

A.1 Helhetssyn – vad som är bäst beror på hur man sätter systemgränserna

Så hur kan man tänka för att resa smart? Att som organisation bidra till hållbarhet handlar om att fokusera på insatser som ger resultat. Olika färdmedel ger beroende av energikälla upphov till olika externa effekter. Det går alltså inte att säga att det ena per definition är bättre än det andra.



Med en helhetssyn på resandet kan man avgöra var vissa klimateffekter trots allt kan tillåtas uppstå. Minskar man först utsläppen i en del av transportsystemet där man får mycket miljöeffekt billigt kan de dyrare insatserna vänta till ny teknik finns. Exempelvis att först byta bränslen i kollektivtrafiken och sedan börja använda ny teknik i flyget.

Med ”tvång” på att alla sektorer och trafikslag istället ska bli CO₂-fria samtidigt leder det till välfärdsförluster genom t.ex. minskat resande.

A.2 Hållbara lösningar finns för alla trafikslag, det gäller att känna till dem och göra aktiva val.

Det finns många faktorer att beakta när man t.ex. ska resa i tjänsten. Det handlar om kostnader i tid, kostnaden för själva resandet och hur man kan resa med så liten miljöbelastning som möjligt.

Ett sätt att tänka är att för de alternativ som finns för den specifika arbetsplatsen lista alternativen och vilka för- och nackdelar de har ur alla aspekter. De hållbara alternativen för varje färd sättet bör också specificeras (se exempel på lathund på föregående sida).

Det finns givetvis också andra alternativ som t.ex. moped, elscooter m.m. Används dessa kan det givetvis tas upp i en mer utförlig jämförelse.

Till detta kan det komma andra faktorer. För många företag och organisationer som ligger utanför storstadsområdena är det viktigt att det finns allmänna kom-

munikationer som tåg och flyg till orten.

I t.ex. Örnsköldsvik anger kommunen i sin resepolicy att den lokala flygplatsen i första hand ska väljas för tjänstemännens flygresor. På vissa ställen som t.ex. Skellefteå, finns näringslivsråd eller samarbete med handelskammare kring flygplatsen för att stimulera dess utveckling eftersom en flygplats är viktigt för näringslivet (tillgång till marknader, turism m.m.). Så man kan bidra till att ortens station eller flygplats ska finnas kvar genom att använda det alternativet.

A.3 Klimatkompensation kan vara ett komplement

En del organisationer väljer att betala extra för resor genom att klimatkompensera de utsläppt som uppstår. Det kan ske genom trädplantering, bidrag till ny teknik för energieffektivisering osv. Det finns en stor marknad för detta.

Klimatet är en global fråga och om en insats görs i Sverige, Tanzania eller USA spelar ingen roll. Sverige har kraftigt minskat sina utsläpp av växthusgaser sedan 1990 och ligger långt fram både lagstiftnings- och teknikmässigt. Att införa klimatåtgärder i den egna verksamheten är därför ofta relativt dyrt per ton koldioxid jämfört med att göra en insats



i ett en verksamhet eller region som inte kommit lika långt.

Ska man som organisation klimatkompensera för resor är det därför ofta mer effektivt att göra något som ger stor klimateffekt i andra delar av världen än den egna verksamheten.

Klimatkompensation kan alltså ses som ett frivilligt sätt reducera nettoeffekten av sitt resande, utöver det som sker genom skatter och avgifter. Men ofta är alltså extern klimatkompensation mer klimateffektivt per satsad krona än egna interna åtgärder.

B. Att mötas och resa är att utvecklas. Men är resor verkligen nödvändiga?

B.1 Tjänsteresorna ökar med globalisering och konsolidering

Globaliseringen och den ökade världshandeln gör att allt fler företag handlar med kunder och leverantörer i olika

delar av världen. Det förutsätter ökat resande för att bygga relationer och förtroende för att kunna göra affärer. Många branscher konsolideras också vilket leder till större globala företag med verksamhet i många länder. Då ökar också resandet inom företaget såväl inom landet som internationellt.

Även politiken är mer internationell. Internationellt samarbete inom bl.a. EU innebär mer resande i arbetet också för politiker.

B.2 Med ökat välstånd vill flera upptäcka nya platser

I takt med ökat välstånd har resandet ökat. Sedan semesterlagen infördes år 1938 har antalet semesterdagar ökat från 10 till 25 dagar och allt fler har råd att upptäcka nya platser, länder och kulturer. Den tekniska utvecklingen har samtidigt bidragit till allt billigare resor.

Sverige är ett ganska glest befolkat land där många har långt till närmaste större

stad. När man flyttat till jobb på annan ort har man kanske släkten i andra halvan av landet och ibland vill resa ”hem”. En majoritet av resandet i Sverige sker med egen bil.

B.3 Vilka resor är ”nödvändiga”?

Vi reser alltså oftare och längre bort både i jobbet och på fritiden.

Men om man behöver mötas, räcker då inte digitala möten? Handel mellan företag liksom politiska samarbeten kräver förtroende. Det byggs upp över tid och går snabbare i fysiska möten än digitala motsvarigheter. Därför kommer alltid resor att behövas.

Vad som är en nödvändig resa avgörs bäst av den som ska resa. Sannolikt är rutinmöten med personer man känner något som med fördel kan ske digitalt. Men när man ska vara kreativ, utveckla kunskap och skapa tillsammans, då är fysiska möten mer effektiva.

En del menar att om det saknas resepolicy för hur medarbetare i en organisation ska förhålla sig till tjänsteresor, så är risken stor att alla typer av resekostnader rusar och att digitala möten sällan blir aktuellt. Under pandemin upplevde nog många att allt för många digitala möten lätt blir slentrianmässiga



utan engagemang. Lärdomen från åren med pandemi är sannolikt snarare att fler behöver lära sig när man ska välja fysiska eller digitala möten. Så frågan blir då vilka resor är viktiga och hur jag väljer färdstätt utifrån tid, påverkan på miljö samt kostnad.

Vilka är de viktiga resorna och vad kan vara digitalt? Det är sannolikt ett val som bara individen kan göra.

C. Hur vi reser inrikes och hur det utvecklats över tid

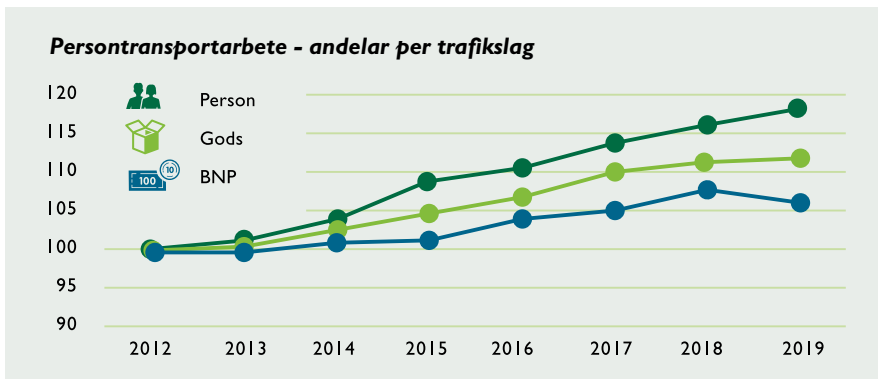
C.1 Resandet ökar, men inte i takt med BNP
I takt med att allt fler företag och organisationer blir större, antingen genom organiskt tillväxt eller fusioner, ökar behovet av att resa för att träffa kunder och kollegor. Allt mer samarbete

med andra över kommun-, -region och organisationsgränser ökar också behovet av att träffas för att lösa sina arbetsuppgifter. Det gäller både nationellt och internationellt.

Ändå har resandet inom landet inte ökat i samma takt som BNP till fasta priser (se diagram nedan).

Resandet påverkas mycket av vad som händer i samhället som helhet. Persontransporter är inte särskilt beroende av konjunkturvariationer men påverkas kraftigt av chocker som Coronapandemin. Resandevolymerna föll år 2020 tillbaka till nivåer som rådde för flera decennier sedan.

Att godstransporter inte ökar i takt med BNP beror på att en allt större del av ekonomin är tjänster istället för varor.



Källa: Trafikanalys, statistik 2021:33

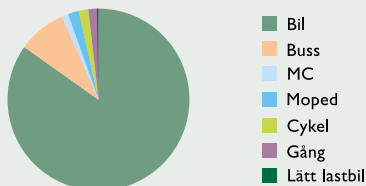
C.2 Tåg och flyg ökar och vägtrafiken minskar

Sedan år 2000 har resandet ökat med alla trafikslag, dvs. väg, bantrafik, sjöfart och luftfart. Fram till 2019, dvs. året före pandemin, hade andelen persontransporter med tåg och flyg ökat samtidigt som vägtrafiken minskat.

Pandemiåren 2020-2021 med hemarbete och för många, reserestriktioner i jobbet, minskade tåg- och flygresandet kraftigt. Nya mönster i hur vi arbetar kommer sannolikt påverka rese mönstren för lång tid framåt.

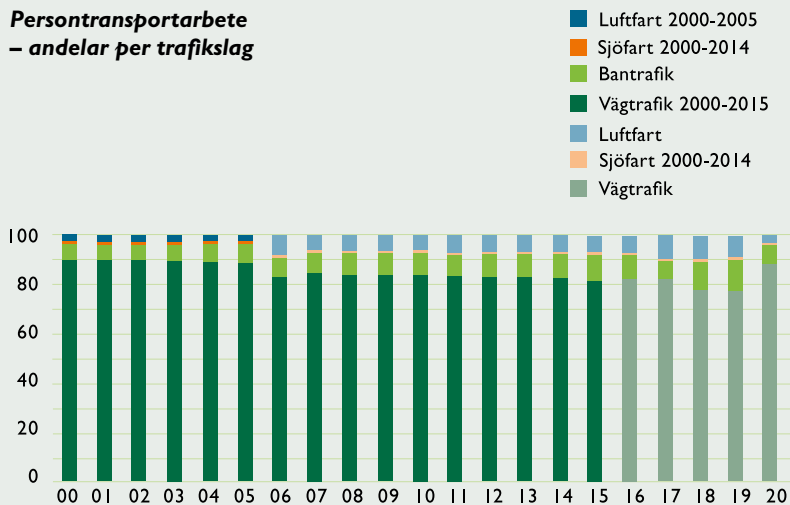
Vägtransporter är dock inte bara biltrafik. Det omfattar personbilar, buss, MC, moped, cykel, gång och lätta lastbilar. De fördelas så här:

Fördelning av vägtransporter i Sverige (personkilometer)



Källa: Trafikanalys, statistik 2021:33

Persontransportarbete – andelar per trafikslag



Källa: Trafikanalys, statistik 2021:33



Till vänster i cirkeldiagrammet redovisas det totala inrikesresandet. Exakt hur mycket som är tjänsteresor finns det inte någon samlad statistik om.

C.3 Svenska utsläpp av växthusgaser minskar men fortsätter öka i världen

Den fråga som ofta är i fokus för resepolitics är de externa effekter som uppstår av olika transportsätt. Det är de samhällsekonomiska kostnader som uppstår och som man som resenär inte betalar för fullt ut. Det är t.ex. buller, trängsel, luftföroreningar, olyckor men också kostnader för underhåll och reinvesteringar i infrastrukturen.

För att få en mer samhällsekonomiskt rättvisande prissättning på olika transportslag finns avgifter och skatter. Det är t.ex. trängselavgifter, bränsleskatter, banavgifter, fordonsskatter osv. Givetvis är utsläpp av växthusgaser en av de externa effekter som man vill begränsa med styrmedel som utsläppsrätter och koldioxidskatt.

Sedan 1990 har Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser minskat med 35 procent. Under samma tid har de globala utsläppen ökat 55 procent. Sveriges andel av de globala utsläppen av växthusgaser är 0,1 procent.

Transportsektorns utsläpp i Sverige har sedan 1990 minskat med tio procent. Detta beror till stor del på vägtrafikens minskade utsläpp till följd av ökad inblandning av biodrivmedel och ökad energieffektivitet i moderna motorer*.

En allt snabbare teknikutveckling gör att färd sätt som tidigare setts som dåliga miljöval, t.ex. bilar och flyg, med ny teknik kraftigt kan minska utsläppen. Det handlar om elbilar, snart om elflyg, inblandning av biobränsle i både flyg- och bensin och diesel samt effektivare motorer. Det är idag möjligt att flyga moderna flygmotorer på 100 procent biobränsle.

Problemen är alltså inte färd sättet i sig utan vilka externa effekter som uppstår från olika tekniklösningar och hur de kan åtgärdas.

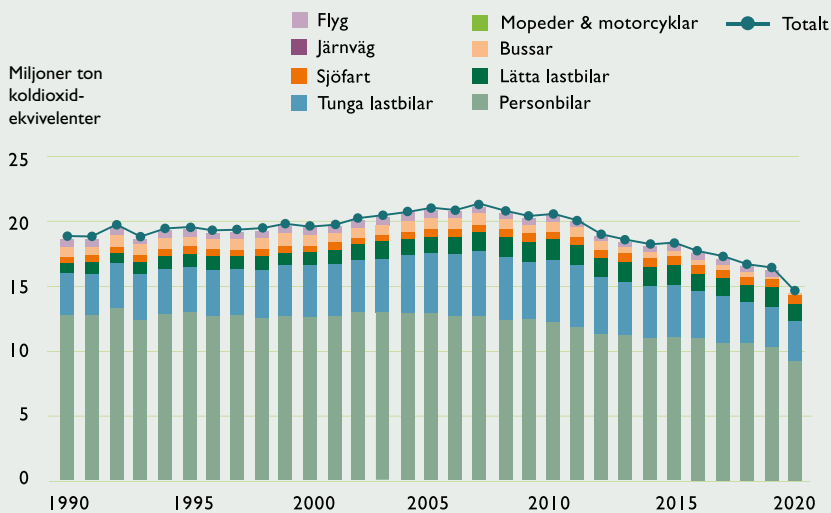
C.4 Det viktiga är att minska utsläppen av växthusgaser, inte resandet i sig

Man kan inte kategoriskt säga att det ena resealternativet ur miljösynpunkt är bättre eller sämre än något annat. För allt fler resealternativ finns bra och dåliga alternativ. Det som var dåligt igår kan vara bra idag när teknikutvecklingen driver utvecklingen framåt. För att göra bra miljöval behöver man därför vara ständigt uppdaterad.

* www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/

Globala problem kräver globala lösningar där alla bidrar. Sverige kan inte själv lösa den globala uppvärmningen men kan förhoppningsvis som föredöme inspirera andra länder till effektiva åtgärder. Det kan också gälla i hur man väljer färdssätt. ●

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990-2020



Källa: Naturvårdsverket





KONTAKT

Transportföretagen
Storgatan 19
102 49 Stockholm

Telefon: 08-762 71 00

www.transportforetagen.se
info@transportforetagen.se



TRANSPORTFÖRETAGEN