

Gröna kommuner på väg 2022



**Omställningen till fossilfria transporter
i Sveriges kommuner och län**

–

Lägesrapport | analys | trendspaning

Maj 2022

Sammanfattning

Denna rapport fokuserar på omställningen till fossilfria transporter på kommunal nivå. Den erbjuder nulägesbeskrivningar, analyser och trendspaningar. Utgångspunkten är de kommunala 2030-indikatorer som presenteras på den interaktiva sajten 2030.miljobarometern.se/kommun/. Dessa indikatorer följer upp målet i klimatlagen att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 procent från år 2010 till år 2030.

För att se tydliga mönster i det lokala omställningsarbetet grupperas kommunerna ofta efter typ och länstillhörighet. På så vis kan skillnader mellan stad och landsbygd analyseras, liksom mellan södra och norra Sverige. Därmed ger denna rapport också en bild av omställningsarbetet på regional nivå.

Fågelperspektivet

Varje avsnitt i denna rapport analyserar en eller flera besläktade indikatorer, och inleds med en sammanfattning av slutsatserna, samt en bedömning av om utvecklingen går åt rätt håll. Denna bedömning kan vara av fyra slag: 1) positiv trend, 2) ingen tydlig trend, 3) negativ trend, eller 4) trenden kan ej avgöras.

En mycket yttlig övergripande bild av det lokala och regionala omställningsarbetet får vi genom att räkna antalet bedömningar av dessa slag. I sexton fall bedöms trenden vara positiv, i fyra fall finns ingen tydlig trend, och inte i något fall är trenden negativ. I sju fall kan trenden ej avgöras. Ur denna synvinkel blir den övergripande slutsatsen att omställningsarbetet på lokal och regional nivå går framåt på bred front.

Hänt sen sist

Vi kan också jämföra trenderna idag med dem vi identifierade hösten 2019, då den [förra rapporten](#) av detta slag publicerades. Då oroades vi främst av en försämrad energieffektivitet hos nya bilar, och av att körsträckan per capita i bil inte minskade. Nu ökar bilarnas energieffektivitet igen, i första hand tack vare den accelererande takten på elektrifieringen. Körsträckan per capita började redan före covid-pandemin försiktigt att vända nedåt igen. Två positiva trendbrott sedan år 2019, med andra ord.

Å andra sidan bröt pandemin den positiva trenden att resesträckorna i kollektivtrafiken ökade. Det är ännu för tidigt att säga om pandemin blir ett tillfälligt avbräck för kollektivtrafiken, så att den långsiktiga trenden med långsamt ökande marknadsandel och resesträckor kan fortsätta.

Elektrifiering på bred front men i ojämn takt

Ett uttryck för att elektrifieringen nyss kommit i gång på allvar är att energieffektiviteten och andelen laddbara bilar i försäljningen skiljer sig mycket åt mellan kommunerna. Några har kommit ur startblocken och fått upp farten, andra inte. Urbana områden i södra Sverige har kommit längst, men det finns

föregångskommuner med riktigt energisnåla nya bilar i alla län. I Västerbotten är [Robertsfors](#) bästa kommun i detta avseende. Där var [47 procent](#) av de nya bilarna laddbara år 2021. I Jämtland var [Bergs kommun](#) främst när det gäller energieffektivitet år 2021 tack vare [53 procent](#) laddbara nya bilar. Det går alltså att välja laddbara bilar även i små kommuner i Norrland.

Vid utgången av år 2021 passerades en [milstolpe i elektrifieringen](#) då antalet laddstationer i Sverige växte i kapp antalet bensinmackar. En laddstation måste dock ha möjlighet till snabbladdning för att kunna jämföras med en bensinmack när det gäller sättet den används. Det går fortfarande mer än fyra bensinmackar på varje snabbladdningsstation.

Det går att köra förnybart i hela landet

I december 2021 gick det att tanka [etanol E85](#) i 97 procent av Sveriges kommuner. [Publika laddstationer](#) fanns i minst 90 procent av kommunerna, och möjlighet till snabbladdning gavs i 65 procent av dem. [HVO100](#) och [fordonsgas](#) gick att tanka i 68 respektive 42 procent av våra kommuner. [Vätgas](#) kan än så länge bara tankas i fyra kommuner. Endast i en av Sveriges 290 kommuner finns inte tillgång till något förnybart alternativ alls.

Fördelningen över landet av de förnybara alternativen är fortfarande ojämn, utom för etanol E85, som är lätt att hitta överallt. Vita fläckar på laddningskartan finns framför allt i Norrlands inland. Fordonsgas är ännu svårare att hitta i Norrland, och det är generellt sett ont om gasmackar utanför städerna. Även tankställena för HVO100 ligger glest i Norrland.

Bränslebyte med förhinder i mindre kommuner

Flera kommuner vittnar om att avsaknad av infrastruktur för alternativa drivmedel fortfarande är en flaskhals i omställningen. Dorotea låter hälsa att dåligt utbyggd laddinfrastruktur är ett betydande hinder. Så fort den förbättras kommer de att övergå till en fossilfri fordonsflotta. Lessebo kommun byter till elbilar, men skulle gärna satsa på biogasbilar också, om de gick att tanka på orten. Strängnäs kommun vittnar om bristfällig laddinfrastruktur och avsaknad av biogasmack. Håbo, Tierp, Tingsryd och Timrå beklagar också dålig eller obefintlig tillgång till laddning, biogas eller HVO.

Satsningar på förnybar infrastruktur ger resultat

Lokala och regionala satsningar på infrastruktur för alternativa drivmedel kan förbättra utbudet. Det mångåriga projektet *Green Highway* har bidragit till att Jämtland idag har överläset flest laddpunkter per capita bland Sveriges län. Tack vare det pågående projektet *Biogasboost* finns det nu biogasmackar i alla 12 kommuner i Kalmar län utom i Borgholm. Kalmar har också flest biogasmackar i relation till antal bensinmackar (0,16) bland alla län förutom Gotland (0,22).

El är inte hela världen

Några kommuner verka mena att det är alltför stort fokus på el och elbilar. Västervik anser att HVO inte får den klimatstatus drivmedlet förtjänar. Eksjö och Gotland beklagar att utbudet av biogasbilar är för dåligt. Gotland ser också avsaknad av leverantörer och specialiserade verkstäder på ön som ett hinder.

Andel förnybara drivmedel

[Den förnybara andelen](#) av de drivmedel som levereras till landets kommuner ökade snabbt fram till år 2017. Sedan dess har andelen legat ganska stabilt mellan 15 och 20 procent. Den förnybara andelen är något högre i och kring storstäder och i större städer, men övriga typer av kommuner ligger inte långt efter. Det finns små kommuner som Nora och Ydre dit det levererades över 30 procent förnybart år 2020.

Hög andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en föregångare när det gäller förnybara drivmedel. [Den förnybara andelen](#) av de drivmedel som används i bussar och tåg har vuxit i snabb och stadig takt från 17 procent år 2010 till över 94 procent år 2021. I sex län användes uteslutande förnybara drivmedel detta år. Länstrafiken Norrbotten har halkat efter rejält i omställningen med knappt 27 procent förnybara drivmedel år 2021. Näst sämst är Länstrafiken Västerbotten med en förnybar andel på 79 procent. Och det är inte alls dåligt – utan riktigt bra.

Kollektivtrafiken vann mark före pandemin

[Användandet av kollektivtrafiken](#) ökade i långsam men stadig takt före covid-pandemin. Det gäller i synnerhet den [lokala och regionala bantrafiken](#), där resesträckan per capita ökade med 67 procent från år 2006 till år 2019, varav 36 procent sedan år 2010. Detta skulle kunna vara en anledning till att [körsträckan i bil per capita](#) började vända försiktigt nedåt år 2018.

Spridningen i ökningstakten mellan länstrafikbolagen var mycket stor, vilket visar att offensiva satsningar från deras sida att förbättra kollektivtrafiken kan göra stor skillnad. Resesträckan per capita med Länstrafiken Kronoberg ökade hela 91 procent från år 2010 till år 2019.

År 2020 kom covid-pandemin, som drabbade kollektivtrafiken hårt. På riksnivå minskade resesträckan 32 procent år 2020 jämfört med år 2019. Vi väntar på 2021 års siffror för att se hur snabb återhämtningen blir.

Den som är nöjd med kollektivtrafiken reser mycket kollektivt

Det finns ett tydligt samband mellan [hur nöjda invånarna är](#) med kollektivtrafiken och hur stor andel av resorna som sker med kollektivtrafik. Då nöjdheten ökar en enhet på en tiogradig skala ökar [andelen resor med kollektivtrafik](#) med drygt fyra procentenheter i genomsnitt. Det visar en jämförelse mellan den kommunala medborgarnöjdhet SCB mäter och kommunala resvaneundersökningar i 169 kommuner.

Ska vi bli nöjda med kollektivtrafiken ska den finnas nära till hands

Medborgarnöjdheten med kollektivtrafiken beror på tillgängligheten, och den ökar långsamt i Sverige. År 2014 bodde knappt 79 procent av befolkningen närmare än 500 m från en vält trafikerad kollektivtrafikhållplats. År 2019 var denna andel drygt 81 procent.

[Andelen boende](#) i kollektivtrafikhållplatsnära läge är naturligt nog mycket högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. Men denna andel ökar snabbast i glesbygden. Från år 2014 till år 2019 har andelen invånare med mindre än 500 m till närmaste hållplats i de utpräglade landsbygdskommunerna ökat med hela 10 procentenheter.

En jämförelse mellan andelen boende nära en hållplats och [kommunala resvaneundersökningar](#) visar att det är ett nödvändigt men inte tillräckligt villkor att många bor nära kollektivtrafiken för att många ska åka kollektivt. Det framstår som en naturlag att det finns en största möjlig marknadsandel för kollektivtrafiken som är proportionell mot hur stor andel av befolkningen som bor nära en hållplats. En nödvändig startpunkt i all samhällsplanering som syftar till att bryta bilberoendet är därmed att låta kollektivtrafik och befolkning komma nära varandra.

Den som är nöjd med cykelvägarna cyklar mycket

Liksom det finns ett samband mellan hur nöjda invånarna är med kollektivtrafiken och hur stor andel av resorna som sker med kollektivtrafik, så finns ett tydligt samband mellan [hur nöjda kommuninvånarna är](#) med sina gång- och cykelvägar och hur stor [andel av deras resor](#) som sker med gång eller cykel. Då nöjdheten ökar en enhet på en tiogradig skala ökar andelen resor med gång eller cykel i snitt med drygt tre procentenheter.

Bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ

Att invånare med tillgång till attraktiva gång- och cykelvägar och god kollektivtrafik använder dem i högre grad medför automatiskt att andelen resor i bil minskar. Bilismen minskar även i absoluta tal. Genom att satsa på kollektivtrafik, eller på gång- och cykelvägar, på sådant sätt att nöjdheten ökar med en enhet på en tiogradig skala, kan vi i runda tal förvänta oss att körsträckorna i bil minskar 5–10 procent. Det visar jämförelser mellan SCB:s statistik på medborgarnöjdhet och [kommunala körsträckedata](#).

Att minska körsträckan i bil med tio procent genom att göra alternativen mer attraktiva verkar därmed inte alltför svårt. Skillnaderna mellan snarlika kommuner när det gäller hur nöjda invånarna är med alternativen är betydligt större än den ökning av den allmänna nivå av nöjdhet som krävs.

Kvalitet viktigare än kvantitet för cykelvägar

Ett naturligt sätt att göra invånarna mer nöjda med cykelvägarna är att bygga mer cykelväg. Det finns ett samband mellan längden cykelväg per capita och invånarnas nöjdhet, men andra faktorer är viktigare.

Fler cykelvägar krävs på landsbygden – men knepiga att få till

På landsbygden spelar dock mängden cykelväg stor roll för att göra befolkningen nöjd, och därmed få dem att cykla mer, visar Gröna Mobilisters data. Att bygga cykelväg på landsbygden är dock inte alltid så enkelt. Herrljunga kommun skickar följande hälsning:

”Som landsbygdskommun med stor andel statligt vägnät är det en stor utmaning att få till en bra cykelinfrastruktur utanför de relativt små tätorterna. Att bygga i samverkan med Trafikverket är både svårt och dyrt. Det är en stor utmaning för oss när det kommer till att skapa förutsättning för hållbara transporter!”

Stenungsunds kommun berättar å sin sida att de bygger en del gång- och cykelvägar i egen regi för att hålla nere kostnaderna.

Landsbygden väl framme i omställningen

Vi har tagit upp flera exempel som visar att det kan vara svårt för mindre kommuner utanför storstadsområdena att ställa om sina transporter till fossilfrihet och minskat bilberoende så snabbt de själva önskar.

Det är ändå slående hur snabbt omställningen kan ske i sådana kommuner. När vi analyserar de kommunala 2030-indikatorerna visar det sig ofta – men inte alltid – att urbana områden ligger bäst till, och att den södra delen av landet ligger lite före den norra. Men det är inte alltid så, och för varje indikator kan vi finna kommuner i glesbygd eller kommuner i norr som ligger mycket högt i rankinglistorna.

Index H2 väger samman omställningens tre ben *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet* till ett mått på hur omställningen till en fossilfri personbilstrafik går. Det visar sig att lilla [Bergs kommun](#) i Jämtland ligger på en [hedrande femteplats](#) med 64 procents måluppfyllelse längs vägen mot det mål för år 2030 vi ställt upp. Det beror i huvudsak på en hög andel laddbara bilar i nybilsförsäljningen, och på att körsträckan per capita i bil minskat snabbare i Berg än i riket som helhet de senaste åren.

Det går åt rätt håll, men för långsamt

De flesta budskap vi fört fram i denna sammanfattning har varit positiva. Om vi lyfter blicken från kommun till nation visar det sig följaktligen att vi rör oss åt rätt håll och närmar oss transportsektorns övergripande klimatmålet för år 2030 i jämn takt, vilket visas i [index H0](#). Det går dock för långsamt.

Kommunerna inger hopp

Sist i rapporten återger vi vittnesmål från 80 kommuner, där de berättar vad de är stolta över i sitt arbete med hållbara transporter, och vad de har på gång just nu, våren 2022. Det händer uppenbarligen mycket ute i landet. Det inger hopp om att omställningen ska få upp farten.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	8
Kommunernas roll i omställningsarbetet	9
Kommunala 2030-indikatorer	10
Hur är 2030-indikatorerna uppbyggda?	11
Användning av sajten med kommunala 2030-indikatorer	12
Tidigare rapporter baserade på de kommunala 2030-indikatorerna	17
Denna rapport	18
Samarbetspartners	19
Andra indikatortjänster	20
Brist på dataunderlag om kommunens verksamhet	20
Kommunen som geografiskt område	22
Index	23
Måluppfyllelse för transportsektorns klimatpåverkan	24
Fossil energianvändning i personbilar	30
Resesträckor i kollektivtrafiken	51
Övergripande nyckeltal	60
Energianvändning i transportsektorn	61
Växthusgasutsläpp från transportsektorn	68
Bilen	73
Andel fossiloberoende fordon	74
Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon	81
Bränslet	89
Andel förnybara drivmedel i transportsektorn	90
Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken	95
Tillgång till alternativa drivmedel	99
Beteendet	110
Resvanor	111
Bilpooler	120
Utbud av cykelvägar	123
Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna	128
Utbud av kollektivtrafik	135
Medborgarnöjdhet med kollektivtrafiken	141
Kommunkoncernen	147
Bilen	148
Andel fossiloberoende fordon	149
Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon	155
Beteendet	162

Resvanor vid pendling och tjänsteresor.....	163
Fordonspooler	168
Förmånsbilar.....	171
Förmånscyklar eller personalcyklar	174
Ruttoptimering och samordnade leveranser	177
Röster från kommunerna	180

Denna rapport är framtagen av Gröna Mobilister inom projektet [Gröna kommuner på väg 2021](#), som stöds ekonomiskt via Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Vid frågor eller synpunkter, kontakta huvudförfattare Per Östborn genom att skriva till per.ostborn@gronamobilister.se

Inledning

Gröna Mobilister har i nästan tjugo års tid granskat kommunernas arbete för hållbara transporter. I början låg fokus på bilismen, men perspektivet har vidgats efterhand. Vi har genomfört både [individuella kommungranskningar](#) och [landsomfattande kommunrankingar](#). Vi har också gett ut två böcker som sprider goda exempel: *Utmaning 2010* och *Utmaning 2020*. I reportageboken [Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö](#) studerade vi framgångsfaktorer för tjugo städer som kommit långt i omställningsarbetet. Uppföljaren [Vänd pyramiden!](#) handlar om transportplanering med människan i centrum, och om tillämpning av fyrstegsprincipen.

Siktet i Gröna Mobilisters granskning av kommunernas omställningsarbete är nu inställt på år 2030 och målet om fossilfria transporter, såsom det uttrycks i klimatlagens mål om att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 procent från år 2010 till år 2030. I halvtid år 2020 hade [klimatpåverkan hunnit minska](#) med 27 procent, motsvarande en [grad av måluppfyllnad](#) på 38 procent. Vi har alltså lång väg kvar till målet. Det gör uppföljning och granskning betydelsefull.

Ger de politiska styrmedlen effekt? Investerar näringslivet tillräckligt i förnybarhet och smarta mobilitetslösningar? Gör vi medborgare tillräckligt medvetna val? I så fall ger det avtryck i den transportrelaterade statistiken. I annat fall måste ytterligare åtgärder sättas in.

För att erbjuda ett samlat statistiskt underlag för uppföljningen av klimatlagens mål har 2030-sekretariatet utvecklat en uppsättning nationella 2030-indikatorer. Gröna Mobilister har tillsammans med dem och Klimatkommunerna utvecklat en liknande uppsättning kommunala 2030-indikatorer. Dessa förvaltas och utvecklas nu av Gröna Mobilister med ekonomiskt stöd av Trafikverket.

De goda föresatsernas tid är förbi. Nu måste saker hända. Därför riktar de kommunala 2030-indikatorerna enbart in sig på vad som verkligen händer i kommunernas omställningsarbete. De bortser helt från vackra mål och ambitiösa policydokument.

I denna rapport använder Gröna Mobilister de kommunala 2030-indikatorerna för att ge en lägesbeskrivning och trendspaning när det gäller kommunernas arbete för hållbara transporter.

Kommunernas roll i omställningsarbetet

Gröna Mobilister har länge betonat vikten av kommunernas arbete i omställningsarbetet mot en hållbar trafik. Deras verksamhet ligger nära medborgarna och det lokala näringslivet, och de kan därför sparka i gång förändringar som sprids uppåt i samhällskroppen. Man skulle kunna tala om ”trickle up”-process.

Det finns många exempel på detta. Etanolbilsboomen inleddes när ett antal kommuner gick samman strax efter millennieskiftet och begärde en snål etanolbil. Resultatet blev Ford Focus Flexifuel. Den var synonym med begreppet ”miljöbil” under ett antal år. Att många kommuner började tillverka biogas av sitt avloppsslam och sina organiska sopor har varit avgörande för att Sverige har flest biogasdrivna fordon i världen. Skarpa upphandlingskrav på transporttjänster har lett till att taxibranschen till stor del väljer fordon som kan köras förnybart. Att kommunerna nu efterfrågar eldrivna bussar och transportfordon leder till att sådana fordon kommer ut på marknaden.

Men nu måste perspektivet vidgas: transporteffektiv samhällsplanering och överflyttning från bilism till gång, cykel och kollektivtrafik är lika viktiga som snåla bilar och förnybara drivmedel. Även på dessa områden måste kommunerna gå före och visa vägen. Förutsättningar finns genom det kommunala planmonopolet och möjligheten för kommunen att agera föredöme, till exempel genom att erbjuda sina anställda förmånscyklar i stället för förmånsbilar.

Kommunala 2030-indikatorer

Både de nationella och de kommunala 2030-indikatorerna publiceras på den interaktiva sajten

2030.miljobarometern.se

Dessa 2030-indikatorer ger en helhetsbild av transportsektorns utveckling, men ger också möjlighet att i detalj studera utvecklingen i omställningsarbetets olika delar. Det är en service till alla som vill se till att transportsektorns klimatpåverkan minskar: allmänhet, media, tjänstemän, politiker och näringsliv. Allmänhet och media kan använda indikatorerna för att ställa makthavarna till svars, tjänstemän och politiker kan använda dem för att avgöra var de måste sätta in kraftfullare åtgärder.

Underlaget till 2030-indikatorerna hämtas i första hand från Sveriges officiella statistik eller från annan statistik som produceras av Sveriges myndigheter. I andra hand används statistik från andra offentliga institutioner som regioner och kommuner. Statistik från branschorgan utnyttjas också, till exempel från Svensk Kollektivtrafik. Gröna Mobilister beställer fram en del egen statistik, till exempel från SCB och Miljöfordon Sverige. Några uppgifter till de kommunala 2030-indikatorerna hämtas in genom enkätfrågor till alla Sveriges kommuner. Källorna anges under respektive diagram på sajten med indikatorer.

Avsikten är att de kommunala indikatorerna ska likna de nationella så mycket som möjligt, men de är färre eftersom all nationell statistik inte är uppdelad på kommunal nivå. En grupp indikatorer gäller kommunen som helhet (som geografiskt område), och en annan grupp gäller kommunens verksamhet (kommunkoncernen).

Alla kommunala 2030-indikatorer går att nå via webbadressen

2030.miljobarometern.se/kommun

Hur är 2030-indikatorerna uppbyggda?

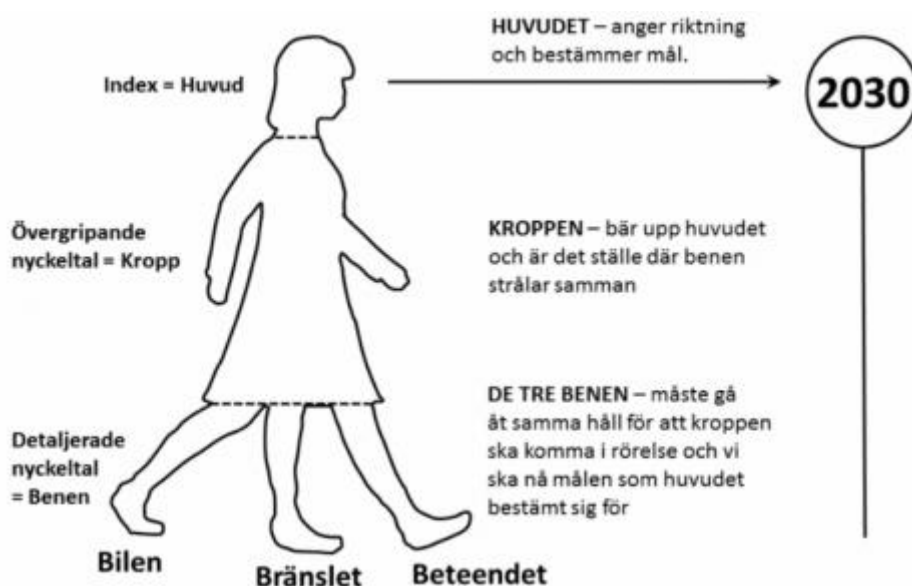
2030-indikatorerna delas upp i index och nyckeltal.

- Ett **index** anger procentuell måluppfyllelse på vägen mot fossiloberoende transporter år 2030. Den önskvärda trenden hos indikatorn är förutbestämd.
- Ett **nyckeltal** är en statistisk uppgift som gör det möjligt att analysera utvecklingen och avgöra var kommunerna kommit långt i sitt arbete och var fler åtgärder behöver sättas in. Det är inte alltid självklart vilken trend hos en sådan indikator som är önskvärd.

För att nå 2030-målet måste tre ben gå åt samma håll: *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet*. Varje ben följs med en särskild grupp **detaljerade nyckeltal**. *Bilen* innefattar både personbilar, lastbilar och bussar. *Bränslet* innefattar också el och vätgas. *Beteendet* är allt som inte har med val av bil och bränsle att göra: snålare körning, bildelning, övergång till mer gång, cykel och kollektivtrafik, fler godstransporter på spår och till sjöss ...

Rörelser hos ett ben - eller flera ben tillsammans - gör att energianvändningen och växthusgasutsläppen från vägtrafiken förändras. Denna statistik samlas i en grupp **övergripande nyckeltal**.

Strukturen kan sammanfattas i en trebent Fru Gärman:



Varje indikator uppdateras en gång per år, så snart det nödvändiga statistiska underlaget för föregående år kommer in.

I möjligaste mål anges statistik uttryckt per capita. Det gör det möjligt att separera de trender som beror på en verklig omställning i transportsystemet från dem som bara beror på förändrad folkmängd. På detta sätt kan också enskilda kommuner jämföra sig med riket som helhet och olika stora kommuner kan jämföra sig med varandra.

Sådana jämförelser ska dock tolkas med försiktighet. Olika kommuner har olika förutsättningar, och viss statistik speglar inte kommuninvånarnas beteende utan styrs av externa faktorer. Ett exempel är växthusgasutsläppen från vägtrafiken, som påverkas av genomfartstrafiken genom kommunen.

Kommunkoncernens påverkan på miljö och klimat är oftast liten, men den spelar en stor roll som inspiratör och igångsättare för det lokala omställningsarbetet. Den kan till exempel sparka igång marknaden för fossiloberoende fordon genom ambitiösa upphandlingskrav för fordon och transporttjänster. Kommunkoncernens anställda kan också agera föredömen för resten av befolkningen.

Av dessa skäl redovisas i möjligaste mån samma indikatorer för **kommunens verksamhet** som för **kommunen som helhet** på sajten med kommunala 2030-indikatorer. Strukturen hos indikatorerna som rör kommunkoncernen och kommunen som helhet är densamma, med index, övergripande nyckeltal, samt detaljerade nyckeltal inom områdena Bilen, Bränslet och Beteendet.

Användning av sajten med kommunala 2030-indikatorer

På de kommunala 2030-indikatorernas [startsida](#) kan man välja kommun och i det gröna fältet se graden av måluppfyllelse i denna kommun för de två index som är definierade på kommunal nivå.

Där under väljer man vilken huvudkategori index man vill studera: kommunen som helhet (geografiskt område) eller kommunens verksamhet (kommunkoncernen).

När detta är gjort dyker webbsidor upp av den typ som visas i figuren nedan. Vi hänvisar till denna figur i de följande förklaringarna.

Varje enskild sidvy har sin egen webbadress, vilket gör det lätt att dela och länka till alla diagram och all information på sajten.



B Startside / Kommunala Indikatorer / Kommunen som helhet / Beteendet / Gång- och cykelvägar: tillgång och attityder (B3J_KH) B1

Gång- och cykelvägar: tillgång och attityder

Välj kommun
Arvidsjaur C1

■ Riket ■ Arvidsjaur

Indikatorer Mer information C2

Cykelväglängd C3
Sammanlagd längd cykelväg per invånare (m/capita)

Medborgarnöjdhet
Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna med gång- och cykelvägar enligt SCB:s medborgarundersökning (betyg 1-10 t.o.m. år 2020, andel positiva därefter)

Vid klick kommer vy enligt nedanstående figur upp

NATIONELLA INDIKATORER
KOMMUNALA INDIKATORER
Kommunen som helhet
Index
Övergripande myckeltal
Bilen
Bränslet
Beteendet
Kommunens verksamhet A

Uppdaterad: 2022-02-03

Högermeny (A) Här ser man var i 2030-indikatorernas övergripande struktur man befinner sig, och kan snabbt hoppa till nya typer av indikatorer, enligt beskrivningen i föregående avsnitt.

Hierarkisk adress (B) I den vågräta adressträngen upptill på sidan anges ens hierarkiska position i indicatorsystemet, och det är möjligt att med ett klick flytta sig uppåt i denna hierarki.

Indikatorkod (B1) Varje indikator har en kod för referens, till exempel B3K_KH.

Huvudfält (C) I varje indicatorsidas huvudfält väljer man indikatorkategori, indikator eller diagram, beroende på vilken nivå i det hierarkiska systemet man befinner sig.

Val av kommun (C1) När kommun valts syns jämförelser mellan denna kommun och riket som helhet; annars syns endast data för hela riket.

Mer information (C2) För vissa indikatorer visas nödvändiga förklaringar, definitioner och kommentarer under denna flik.

Diagram (C3) Vissa indikatorer med given kod (till exempel B3K_KH) innehåller flera diagram med på det tema som anges i indikatorns rubrik. Klicka på diagrammet eller diagramrubriken för att få se diagrammet i en större version och få ytterligare information, enligt figuren nedan.



Val av kommun (D1) Man kan välja eller ändra kommun även på sidorna med större diagram. När en kommun valts syns jämförelser mellan denna kommun och riket som helhet; annars syns endast data för hela riket.

Diagram i helskränsläge (D2) Genom klick på ikonerna med liggande staplar kan man se diagrammet i helskränsläge, vilket kan vara åskådligt vid föreläsningar under seminarier och dylikt.

Spara och skriv ut diagram (D2) Via samma ikon går det även att ladda ned diagrammet i olika bildformat, och att skriva ut det.

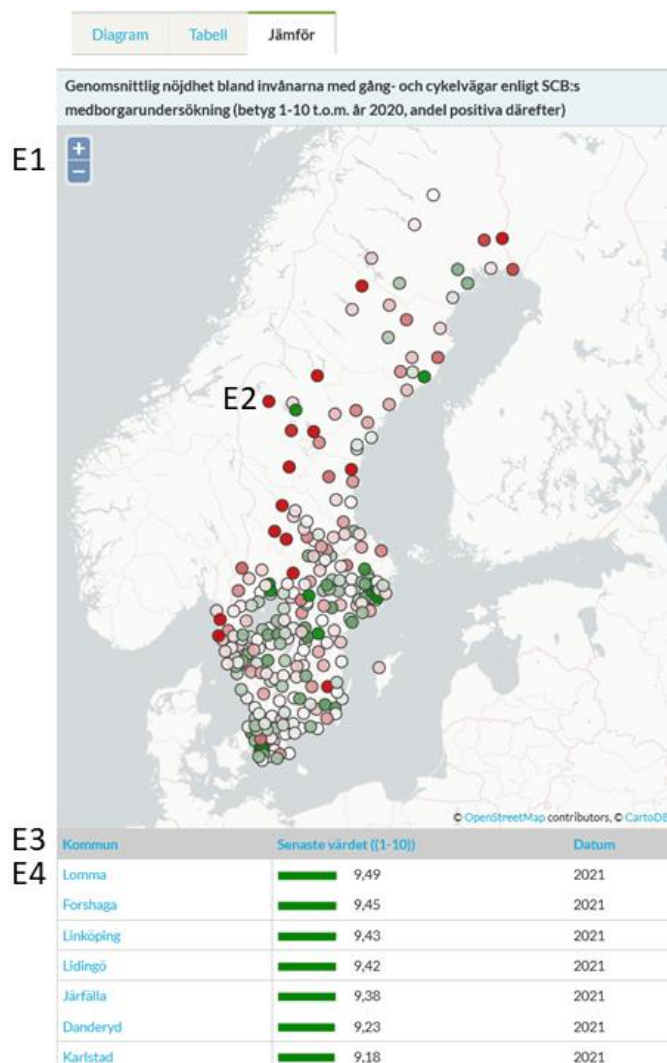
Datakälla (D3) Här anges varifrån underlaget till indikatorn hämtas i formatet ”huvudman: publikation”. Då data erhållits via egen beställning eller förfrågan till huvudmannen anges ”huvudman: personlig kommunikation”. Vissa uppgifter hämtas via Gröna Mobilisters årliga enkäter till alla kommuner. Då anges datakälla ”Enkätundersökning”.

Exportera data till Excel (D4) Allt datamaterial kan laddas ned i excelformat för vidare bearbetning.

Kommentarer (D5) Här anges ytterligare förklaringar till indikatorn, och ibland ges en kortfattad analys av utvecklingen. Här ges också tips och länkar till besläktade indikatorer som kan kasta ytterligare ljus över utvecklingen inom det aktuella området.

Data i tabellformat (D6) Vid klick i denna ruta visas data i tabellformat.

Heat maps där alla kommuner kan jämföras (D7) Vid klick i denna ruta visas en *heat map* där indikatorns värde i alla kommuner färgkodas i en Sverigekarta, enligt figuren nedan.



I dessa *heat maps* kodas indikatorns numeriska värde i respektive kommun med en färg i skalan grön-vit-röd, där skalans riktning i möjligaste mån valts så att grönt pekar i den önskvärda riktningen. Färgskalan är relativ och är vald så att skillnaden mellan olika kommuner tydliggörs.

Zoom (E1) Det är möjligt att zooma in i Sverigekartan tills den region man är intresserad av syns tydligt, och kommunerna går att särskilja från kringliggande kommuner.

Välj kommun (E2 och E4) På kartan och i tabellen undertill anges indikatorns värde i respektive kommun under det senaste året för vilket uppgifter finns att tillgå. Genom att klicka på kommunen i kartan eller i tabellen visas den historiska utvecklingen av indikatorn.

Sortering av kommuntabellen (E3) Genom att klicka på rubriken *Kommun* sorteras kommunerna i bokstavsordning. Två klick medför att bokstavsordningen blir omvänd. Genom att klicka på rubriken *Senaste värdet* sorteras kommunerna i rangordning efter indikatorns värde. Två klick medför att rangordningen kastas om.

Genom att klicka på rubriken *Datum* sorteras kommunerna efter det senaste året för vilket uppgifter finns att tillgå. Två klick medför att tidsordningen kastas om.

Tidigare rapporter baserade på de kommunala 2030-indikatorerna

Gröna Mobilister har publicerat två tidigare rapporter som liksom denna utgår från de kommunala 2030-indikatorerna:

- Juli 2015: *Arbetet i Sveriges kommuner för hållbara transporter: en trendspaning* ([Ladda ned](#))
- November 2019: *Gröna kommuner på väg 2019* ([Ladda ned](#))

Sedan hösten 2017 har Gröna Mobilister publicerat en serie granskningar, som var och en utgår från någon eller några kommunala 2030-indikatorer.

- 24 november 2017: *Stora kommuner leder utvecklingen mot koldioxidsnåla bilar* ([Läs](#))
- 19 december 2017: *Bilarna i kommunhuset är mycket koldioxidsnålare än de andra bilarna i kommunen – använd dem!* ([Läs](#))
- 20 februari 2018: *En miljöanpassad resepolicy gör skillnad* ([Läs](#))
- 18 maj 2018: *Klungan har spruckit upp i kommunernas cykellopp* ([Läs](#))
- 24 maj 2018: *Arvidsjaur i topp när det gäller att satsa på gång- och cykelvägar* ([Läs](#))
- 1 juni 2018: *Cykelstaden Västerås lever upp till sitt namn – och hela Västmanland trampar på* ([Läs](#))
- 21 september 2018: *Stora skillnader i lokala resemönster* ([Läs](#))
- 17 oktober 2018: *Hur mycket drivmedel används i olika delar av landet – och hur mycket är förnybart?* ([Läs](#))
- 28 november 2018: *Fler åker kollektivt. Börjar bussarna och tågen bli fullsatta?* ([Läs](#))
- 19 december 2018: *Resvaneundersökningar från 160 kommuner visar var bilberoendet kan brytas* ([Läs](#))
- 22 januari 2019: *Störst andel fossilberoende nya bilar i små kommuner* ([Läs](#))
- 11 april 2019: *Tar vi bussen om bussen inte tar sig till oss?* ([Läs](#))
- 23 maj 2019: *Kronoberg visar vägen mot energieffektiva transporter* ([Läs](#))
- 2 juli 2019: *Bilkörandet minskar i storstaden men ökar på landsbygden* ([Läs](#))

- 5 november 2021: *Glesbygden och storstaden leder omställningen av transportsektorn* ([Läs](#))
- 1 december 2021: *Milstolpe i elektrifieringen: nu växer antalet laddstationer förbi antalet mackar* ([Läs](#))
- 9 februari 2022: *Kvalitet viktigare än kvantitet för cykelvägar* ([Läs](#))
- 30 mars 2022: *Det går att köra förnybart i hela landet* ([Läs](#))
- 20 april 2022: *Data visar att bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ* ([Läs](#))
- 10 maj 2022: *Kraftig minskning av koldioxidutsläpp från nya bilar – men stora skillnader mellan kommuner* ([Läs](#))

Delar av innehållet i dessa specialiserade granskningar vävs in i denna rapport.

Denna rapport

I denna rapport analyserar vi omställningen av transportsektorn i ett kommunalt perspektiv med utgångspunkt i de kommunala 2030-indikatorerna. Det övergripande nationella målet är att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 70 procent mellan åren 2010 och 2030. Vilka delar av omställningsarbetet rullar på i god takt, och var går det för långsamt? Finns det några områden där inget händer, eller där utvecklingen rentav går bakåt?

Vi fokuserar mer på kollektiva trender än på individuella kommuner, men tar upp enskilda kommuner som sticker ut.

Ett värdefullt analysverktyg är att dela upp kommunerna i enlighet med [SKR:s kommungruppsindelning](#) och studera utvecklingen i olika typer av kommuner separat. Detta är nödvändigt med tanke på att olika typer av kommuner har olika förutsättningar. Tillgången till kollektivtrafik och cykelvägar skiljer sig till exempel mycket åt mellan storstäder, pendlingskommuner och glesbygdskommuner.

För att lättare kunna utläsa regionala trender och studera utvecklingen i olika landsändar grupperar vi också kommunerna på länsnivå.

När vi beräknar genomsnitt över kommungrupper och län av kommunala indikatorers värden viktas vi i tillämpliga fall kommunerna efter deras folkmängd.

En annan analysmetod är att studera spridningen mellan olika kommuner, och mellan olika kommungrupper och län. Stora skillnader i omställningens takt mellan likartade kommuner och likartade län kan ses som ett tecken på att mycket går att förändra till det bättre om lokala eller regionala aktörer bestämmer sig för att göra det.

För att spara plats beskriver vi inte källorna till datamaterialet i denna rapport, och vi definierar inte heller indikatorerna exakt. Sådana mer tekniska detaljer finns att

läsa på sajten med de kommunala 2030-indikatorerna. När vi diskuterar en viss indikator i denna rapport ges alltid länkar till sajten där mer detaljerad information om denna indikator finns att läsa.

Varje avsnitt i denna rapport analyserar en eller flera besläktade indikatorer, och inleds med en sammanfattning av slutsatserna, samt en bedömning av om utvecklingen går åt rätt håll. Denna bedömning kan vara av fyra slag: 1) positiv trend, 2) ingen tydlig trend, 3) negativ trend, eller 4) trenden kan ej avgöras.

För de flesta indikatorer gäller de mest aktuella uppgifterna år 2021 eller 2020. I några enstaka fall har inte data för år 2020 hunnit offentliggöras när denna rapport publiceras. I ytterligare några fall sammanställer vi de senaste tillgängliga uppgifterna, oavsett vilket år dessa gäller.

Gröna Mobilisters förhoppning är att denna rapport ska vara till hjälp för alla som vill skynda på omställningen av transportsektorn genom att agera lokalt och regionalt. Den ger en aktuell lägesbeskrivning och pekar på vilka delar av omställningsprocessen, vilka kommuntyper och vilka landsändar som behöver ytterligare en skjuts framåt.

Analyserna som erbjuds i rapporten är förhållandevis enkla och kortfattade. Datamaterialet som presenteras är å andra sidan omfattande. Gröna Mobilister hoppas att denna rapport därmed ska utgöra ett gott underlag för den som vill upptäcka fler mönster och på egen hand dra slutsatser om det lokala och regionala omställningsarbetet.

I den enkät vi skickade ut till kommunerna i april 2022 gav vi dem möjlighet att berätta vad de är stolta över när det gäller deras arbete med hållbara transporter, och om intressanta saker de har på gång. Vi uppmuntrade dem också att berätta om hinder de stött på i sitt omställningsarbete. Hela 80 kommuner hade något på hjärtat. Sist i rapporten återger vi vad de skrev i mycket lätt redigerat skick

Rapporten är ett led i projektet *Gröna kommuner på väg 2021*. Allt som händer inom detta projekt rapporteras på Gröna Mobilisters [projektsida](#).

Samarbetspartners

De nationella 2030-indikatorerna som presenteras på samma sajt som de kommunala 2030-indikatorerna är utvecklade av [2030-sekretariatet](#).

Gröna Mobilister utvecklade de kommunala 2030-indikatorer tillsammans med 2030-sekretariatet och [Klimatkommunerna](#). Dessa indikatorer förvaltas och utvecklas nu av Gröna Mobilister inom ramen för projektet [Gröna kommuner på väg](#), som stöds ekonomiskt av Trafikverket via deras bidrag till ideella organisationer.

Några indikatorer är framtagna i samarbete med [Miljöfordon Sverige](#), och tillsammans med dem genomfördes en granskning av infrastrukturen för

alternativa drivmedel, som presenterades under titeln [Det går att köra förnybart i hela landet](#).

Denna rapport är framtagen av Gröna Mobilister som ett led i projektet *Gröna kommuner på väg 2021*, och har därmed också erhållit stöd via Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Andra indikator tjänster

[Sex myndigheter](#) samarbetade åren 2016 – 2019 inom samordningsuppdraget SOFT kring omställningen till fossilfria transporter. Uppdraget innefattade att följa upp hur denna omställning går. Detta gjordes bland annat via en samling [öppet tillgängliga indikatorer](#).

[Klimatpolitiska rådet](#) driver det webbaserade verktyget [Panorama](#), som visualiserar och vill bidra till att skynda på klimatomställningen i Sverige. Panorama innehåller indikatorer som visar hur omställningen går på nationell nivå.

[Rådet för främjande av kommunala analyser](#) (RKA) publicerar den öppna databasen [Kolada](#), som innehåller en stor mängd kommunala indikatorer, varav flera beskriver transportsektorn. Gröna Mobilister använder data från dessa indikatorer till de kommunala 2030-indikatorerna.

Organisationen [Miljöfordon Sverige](#) erbjuder tjänsten [Miljöfordonsdiagnos](#), som alla Sveriges kommuner kan abonnera på. I webbverktyget till denna tjänst kan man följa en mängd klimat- och energirelaterade indikatorer som beskriver kommunkoncernernas fordonsflottor. Gröna Mobilister använder data från dessa indikatorer till de kommunala 2030-indikatorerna.

Som ett led i det så kallade [Energieffektiviseringsstödet](#) publicerade SKR och Energimyndigheten den årliga rapporten [Öppna jämförelser – Energi och Klimat](#) med kommunala indikatorer kring fordonsanvändandet i kommunkoncernen, till exempel körsträckor, använd mängd drivmedelsenergi, och den förnybara andelen av denna energi. Energieffektiviseringsstödet är nu avslutat, och den sista rapporten med dessa indikatorer publicerades 2015 med data för 2014. Gröna Mobilister har använt data från Energieffektiviseringsstödet till de kommunala 2030-indikatorerna.

Brist på dataunderlag om kommunens verksamhet

Som nämndes i ovanstående avsnitt är Energieffektiviseringsstödet avslutat. Därmed uppdateras inte de indikatorer som redovisades inom detta projekt. Gröna Mobilister har använt dessa data till några kommunala 2030-indikatorer. Följande indikatorer om kommunkoncernens fordon och drivmedelsanvändning kan därmed inte längre uppdateras:

Index: Fossil energianvändning i kommunens fordon ([H2](#))

Övergripande nyckeltal: Energianvändning i kommunens fordon ([K2](#))

Bränslet: Andel förnybara drivmedel ([B2A](#))

Det underlag som saknas är körsträckor i kommunkoncernens fordon, användningen av drivmedelsenergi, och den förnybara andelen av denna energi. Gröna Mobilister har försökt att på egen hand samla in dessa data från kommunerna, men brist på resurser har medfört att vi inte lyckats genomföra denna datainsamling med bibehållen kvalitet och jämförbarhet.

Eftersom ovanstående kommunala 2030-indikatorer är inaktuella väljer Gröna Mobilister att inte redovisa och analysera dem i denna rapport. De redovisas dock fortfarande på den interaktiva sajten.



Kommunen som helhet (som geografiskt område)

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/

Indikatorer i denna grupp kan röra

- alla invånare i kommunen (till exempel hur nöjda de är med kollektivtrafiken),
- egenskaper hos kommunen som geografiskt område (till exempel vilka utsläpp som sker där eller hur mycket cykelväg där finns)
- registreringar som hänförs till en viss kommun (till exempel av personbilar)



Index

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/index/

Våra index visar graden av måluppfyllelse. De mål vi ställt upp för kommunen som helhet handlar om att användningen av fossila drivmedel i personbilar ska minska och resandet i kollektivtrafiken ska öka. Dessa val av mål beror dels på vilka förändringar på kommunal nivå vi anser vara angelägna och möjliga att nå, dels på vilken statistik som är tillgänglig.

Måluppfyllelse för transportsektorns klimatpåverkan (H0)

Förklaring

Enligt den svenska klimatlagen ska klimatpåverkan från våra transporter minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. Klimatpåverkan från inrikes flygresor räknas ej med eftersom dessa ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Med hjälp av den nationella emissionsdatabasen följer vi upp utvecklingen mot detta klimatmål på kommunal nivå, så att det blir möjligt att jämföra utvecklingen hos varje kommun med riket som helhet, och alla kommuner med varandra. Den kommunala utsläppsstatistiken är territoriell liksom den nationella. En liten kommun med stor genomfartstrafik får alltså hög klimatpåverkan per capita från transportsektorn. Det går inte att använda sådana data för att värdera kommunens omställningsarbete. Däremot kan vi jämföra kommuner med olika förutsättningar genom att studera hur snabbt utsläppen minskar. Det görs i detta index.

Sveriges klimatmål för 2030 utgår från förändringen i transportsektorns territoriella klimatpåverkan i absoluta tal, oberoende av eventuella förändringar i folkmängden. På motsvarande sätt utgår vi från förändringen av varje kommuns territoriella klimatpåverkan i absoluta tal när vi beräknar detta index.

Detta underlag i form av utsläppen av växthusgaser från varje kommuns transportsektor redovisas i avsnittet om indikator K3 på sida 68. Där uttrycker vi dock kommunernas utsläpp per capita. På så vis blir det lättare att jämföra kommuner med varandra och med riket som helhet, även om detta ska göras med försiktighet, enligt förklaringsrutan ovan.

De kommunala utsläppen påverkas till betydande del av det lokala vägnätet, och förändringar i sådan infrastruktur kan orsaka påtagliga förändringar i de beräknade lokala utsläppen från ett år till ett annat.

Statistiken är till viss del beroende av modellberäkningar. Därför måste den tolkas med försiktighet. Den komplexa metodiken gör att lokala utsläppsdata publiceras med lång eftersläpning. Idag finns data till och med år 2019. Effekterna av pandemin går alltså ännu inte att analysera lokalt.

Analys i sammanfattning

De flesta kommuner närmar sig transportsektorns klimatmål. Det främsta skälet är att andelen biodrivmedel ökat. Långsam energieffektivisering bidrar också. Spridningen mellan kommunerna är stor vad gäller hur långt de kommit på vägen mot målet – den bästa kommunen hade nått 64 procents måluppfyllelse år 2019 och den sämsta minus 63 procent.

Det går dock inte att jämföra enskilda kommuners klimatarbete utifrån detta mått. På riksnivå var graden av måluppfyllelse 29 procent. År 2020 hoppade den upp till 38 procent, på grund av minskat resande som en följd av pandemin. Trots det kom måluppfyllelsen inte upp till den nivå 50 procent den borde ha legat på år 2020, med tanke på att det är halvvägs från starten år 2010 till målet år 2030.

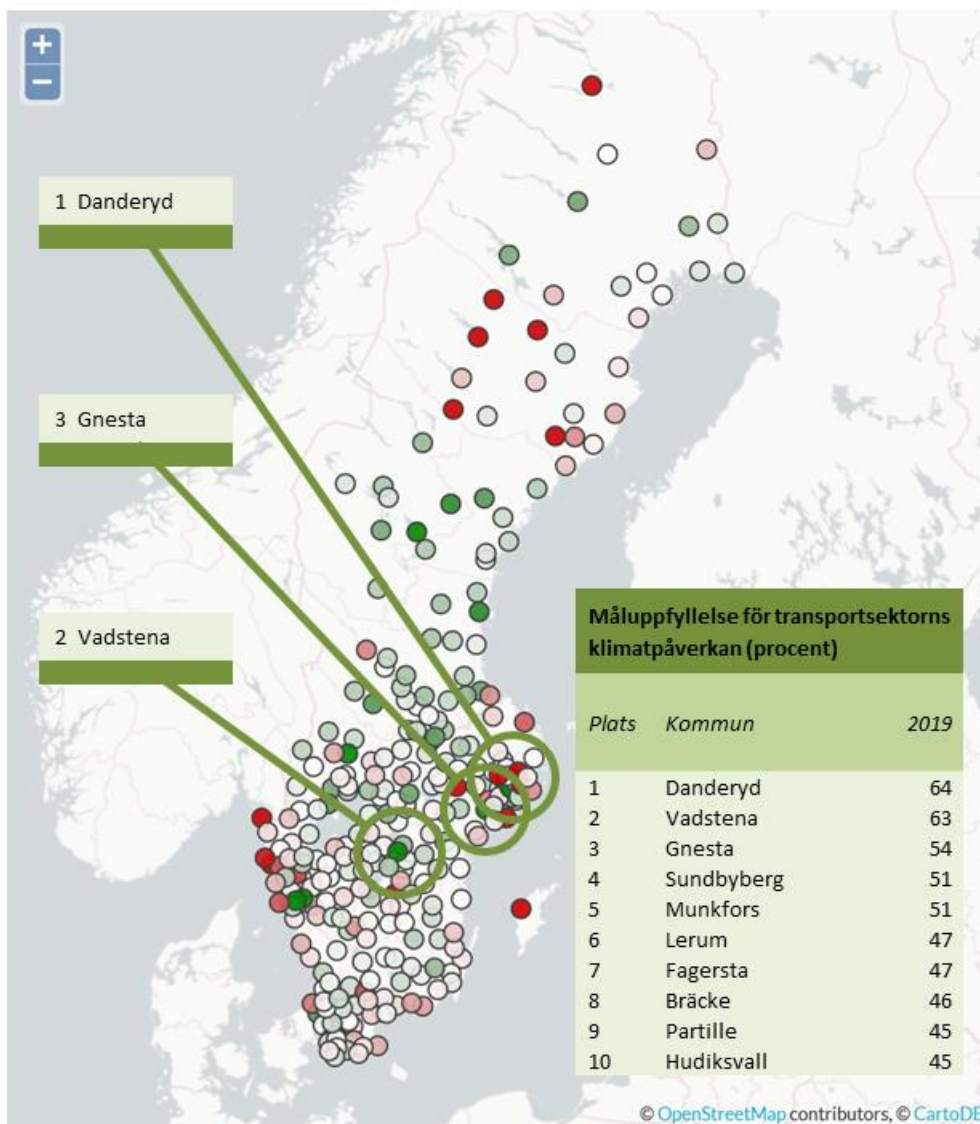
Eftersom måluppfyllelsen är relativt definierad har alla typer av kommuner chans att ligga långt framme. Stora städer hade kommit närmast målet år 2019, följda av de utpräglade landsbygdskommunerna. Bland länen låg Gävleborg och Jämtland i topp med 39 respektive 36 procents måluppfyllelse.

Bedömning

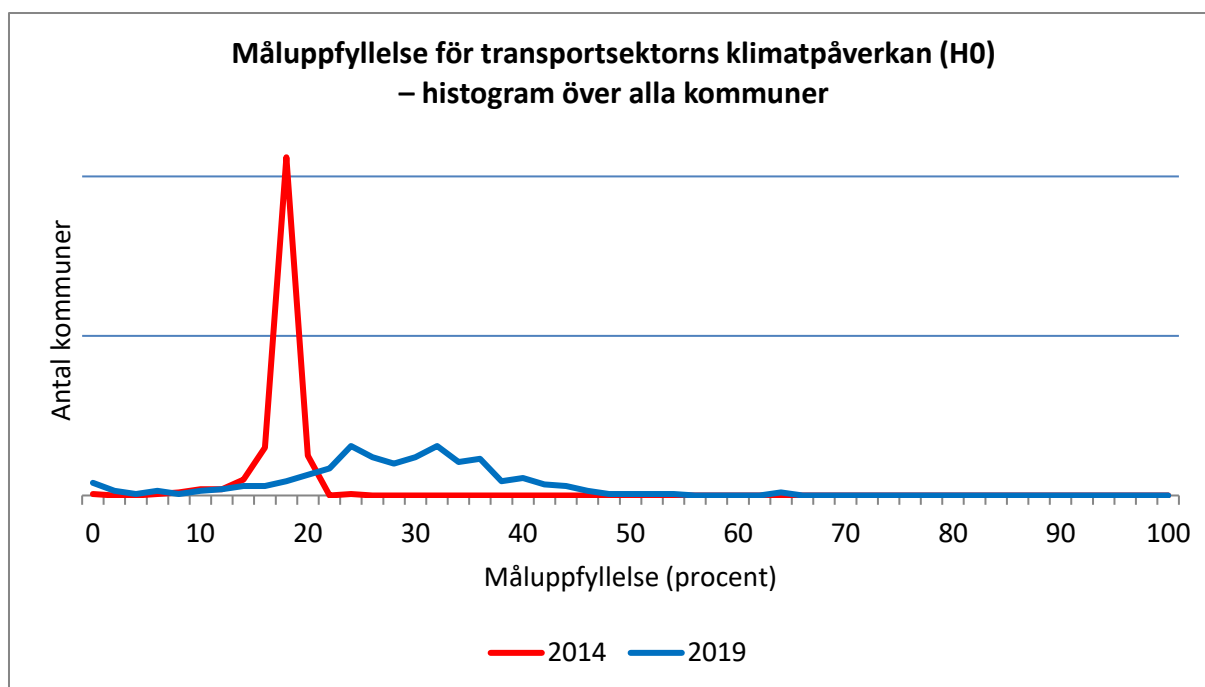


Positiv trend

Det är inte storstadskommunerna som kommit närmast transportsektorns klimatmål för år 2030, vilket syns i nedanstående [heat map](#). Kommuner med hög grad av måluppfyllelse är markerade i grönt, kommuner med höga utsläpp i rött, med vita mitt emellan. I figuren visas också en tio-i-topplista. Vi måste dock komma ihåg att detta mått påverkas av lokala förändringar i genomfartstrafik och annat som kommunen inte har kontroll över. Det är därför svårt att jämföra enskilda kommuners klimatarbete med hjälp av denna indikator.



I histogrammet nedan ser vi att det hunnit uppstå en stor spridning mellan kommunerna vad gäller graden av måluppfyllelse.



Mönstren är desamma på länsnivå som på kommunnivå. Det är inte storstadsregionerna som kommit närmast transportsektorns klimatmål, utan Gävleborgs län med 39 procents måluppfyllelse år 2019 och Jämtland med 36 procents måluppfyllelse.

Minskning av växthusgasutsläpp från transportsektorn från år 2010, och minskningens relation till målet att denna klimatpåverkan ska minska 70 procent till år 2030

Län	Utsläpps- minskning 2019 (%)	Målupp- fyllelse 2019 (%)	Bästa kommun	2019
Blekinge	13	19	Sölvesborg	29
Dalarna	23	33	Vansbro	43
Gotland	1	2	Gotland	2
Gävleborg	27	39	Hudiksvall	45
Halland	18	26	Halmstad	36
Jämtland	25	36	Bräcke	46
Jönköping	21	29	Jönköping	36
Kalmar	19	28	Nybro	39
Kronoberg	21	30	Uppvidinge	36
Norrbottn	17	25	Jokkmokk	42
Skåne	20	29	Helsingborg	43
Stockholm	21	30	Danderyd	64
Södermanland	17	24	Gnesta	54
Uppsala	15	22	Heby	33
Värmland	21	31	Munkfors	51
Västerbotten	13	19	Norsjö	33

Västernorrland	22	32	Sollefteå	43
Västmanland	21	30	Fagersta	47
Västra Götaland	20	28	Lerum	47
Örebro	24	34	Örebro	42
Östergötland	25	35	Vadstena	63
RIKET	20	29	Danderyd	64

Det går dock inte att komma ifrån att det är i stora städer de bästa möjligheterna finns att ställa bilen och börja promenera, cykla eller åka kollektivt. Där har många ekonomisk och praktisk möjlighet att köra elbilar eller andra miljöbilar med låg klimatpåverkan. Detta bör få genomslag på något vis i statistiken, och visar sig också när vi grupperar kommunerna efter typ enligt [SKR:s indelning](#).

Transporternas klimatpåverkan minskar snabbast i storstäderna (kommungrupp A1) och i de större städerna (kommungrupp A3). På tredje plats när det gäller snabbt minskande klimatpåverkan kommer dock de utpräglade landsbygdskommunerna (kommungrupp C8). Detta går på tvärs mot den vanliga föreställningen att det inte går att genomföra en snabb omställning i glesbygden.

Minskning av växthusgasutsläpp från transportsektorn från år 2010, och minskningens relation till målet att denna klimatpåverkan ska minska 70 procent till år 2030

Kommungrupp	Utsläpps- minskning 2019 (%)	Målupp- fyllelse 2019 (%)	Bästa kommun	2019
A1. Storstäder	26	37	Stockholm	40
A2. Pendlingskommun nära storstad	19	27	Danderyd	64
B3. Större stad	22	32	Helsingborg	43
B4. Pendlingskommun nära större stad	19	27	Gnesta	54
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	20	28	Munkfors	51
C6. Mindre stad/tätort	17	25	Hudiksvall	45
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	19	27	Vadstena	63
C8. Landsbygdskommun	21	30	Ragunda	45
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	19	27	Arjeplog	41
RIKET	20	29	Danderyd	64

Utsläppsstatistiken visar att alla landsändar kan ställa om till fossilfrihet, om de får göra det på sitt eget vis. Vi kan köra snålt och förnybart överallt. Andelen fossilberoende bilar i nybilsförsäljningen har redan passerat 50 procent i flera små kommuner som Lekeberg, Berg, Krokomb och Robertsfors. Finns ingen miljöbil som passar behov eller plånbok kan många dieslbilar köras på förnybar HVO och bensinbilar kan konverteras till etanol.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Glesbygden och storstaden leder omställningen av transportsektorn](#)

Fossil energianvändning i personbilar (H2)

Förklaring

Detta index väger samman rörelserna hos omställningens tre ben *bilen*, *bränslet* och *beteendet* via data som är tillgängliga på kommunal nivå. Vi har valt att definiera index genom att använda så konkret och lättförståelig statistik som möjligt.

Det fossila fotavtrycket från våra personbilar minskar om de blir energieffektivare (*Bilen*), körs med högre andel förnybara drivmedel (*Bränslet*), och körs kortare sträckor (*Beteendet*). Vi kombinerar dessa tre faktorer för att uppskatta förändringen av den fossila energi personbilar registrerade i en viss kommun skulle använda om de alla vore nya. Målet är att denna energi ska minska med 80 procent till år 2030, jämfört med år 2010.

Om drivmedelsförbrukningen per körd sträcka hos våra personbilar halveras, om den förnybara andelen i de drivmedel vi tankar dem med ökar från noll till femtio procent, och om vi halverar vår sammanlagda körsträcka per år, då minskar den fossila drivmedelsanvändningen till

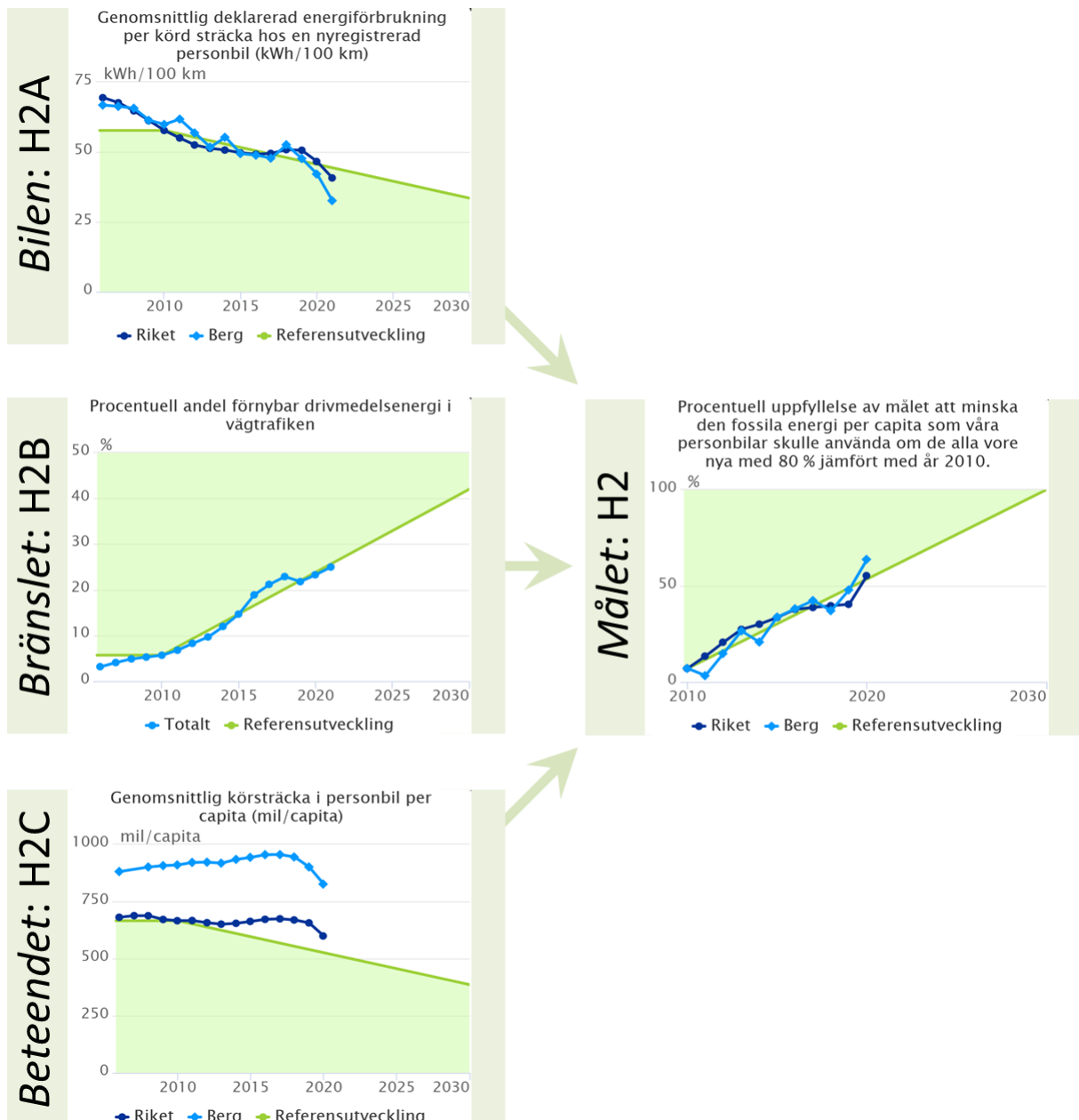
$$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{8}$$

av sitt ursprungliga värde, motsvarande en minskning med 87,5 procent.

Inspirerat av detta enkla faktum definierar vi vårt index H2 så att det indikerar hur långt vi kommit längs vägen mot målet att minska denna fossila drivmedelsanvändning med 80 procent per capita till år 2030 jämfört med år 2010. Vi gör så genom att väga samman förändringarna i den genomsnittliga förbrukningen hos nya personbilar sedan dess, andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken, samt förändringen av den genomsnittliga körsträckan per capita jämfört med år 2010.

Var och en av de tre faktorer som bidrar till uppfyllelsen av målet för index H2 utgör en egen indikator. Vi kallar dem H2A (*Bilen*), H2B (*Bränslet*) och H2C (*Beteendet*). I figuren nedan visar vi hur de har samverkat sedan år 2010 för att nå 55 procents måluppfyllelse år 2020 för riket som helhet. Som jämförelse visas även motsvarande utveckling för föregångskommunen Berg i Jämtland.

Dessutom jämförs utvecklingen hos *de tre benen* eller faktorerna *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet* med en referensutveckling då de bidrar lika mycket till att målet för index H2 uppfylls exakt år 2030, och då utvecklingen mot målet tuffar på i jämn takt. På så vis kan vi svara på frågan vilket ben som i dagsläget bidrar mest, vilket ben som fått upp högst fart i rätt riktning – och vilka ben som sackar efter, eller till och med går åt fel håll.



Den exakta definitionen av hur de tre faktorerna H2A, H2B och H2C vägs samman till graden av måluppfyllelse H2 ges på [denna webbsida](#).

Målet som uttrycks genom index H2 är inspirerat av den statliga utredningen [Fossilfrihet på väg](#), där det talas om att det är möjligt att minska användningen av fossil drivmedelsenergi i vägtrafiken med 80 procent mellan åren 2010 och 2030.

På riksnivå följs användningen av denna fossila drivmedelsenergi upp i [index H1](#), med målet om en minskning med 80 procent till år 2030. Det kommunala målet i [index H2](#) är förmodligen lättare att nå, dels eftersom energieffektiviteten i nya personbilar kan förväntas öka snabbare än för alla fordon som rullar på våra vägar sammantaget, dels eftersom en större andel förnybara drivmedel förväntas tankas i nya personbilar än i andra fordon.

Det kommunala målet som uttrycks i index H2 blir därmed ett spjutspetsmål. Om kommunerna uppnår det till år 2030 finns det god chans att vi med viss fördröjning uppnår det nationella målet att minska den fossila drivmedelsanvändningen med 80 procent.

I detta avsnitt analyserar vi först de tre faktorerna energieffektivare fordon H2A (*Bilen*), ökande andel förnybara drivmedel H2B (*Bränslet*), och kortare körsträckor H2C (*Beteendet*) som bidrar till att uppfylla målet H2. Till sist analyserar vi vägen mot detta mål.

Bilen: Genomsnittlig energieffektivitet hos nya personbilar (H2A)

Analys i sammanfattning

Nya bilar i Sverige blev kontinuerligt snålare under en lång följd av år. Denna utveckling avbröts år 2017 på grund av ökande försäljning av tunga SUV:ar och övergång från diesel till den lite mindre energieffektiva bensinmotorn. Sedan 2020 ökar energieffektiviteten hos nya bilarna igen, tack vare en snabbt stigande andel laddbara bilar i försäljningen. I det långa perspektivet har energieffektiviteten ökat snabbare i urbana områden än i glesbygden, och snabbare i söder än i norr. År 2010 fanns ingen tydlig skillnad mellan stad och land och mellan söder och norr, men år 2021 var skillnaden tydlig. Trots detta finns det kommuner i glesbygd och kommuner i norr där de nya bilarna är lika snåla som i de bästa kommunerna. Spridningen i mellan kommuner vad gäller energieffektiviseringen har ökat markant de senaste åren. Det är ett uttryck för att elektrifieringen har sparkats i gång på allvar i vissa kommuner och regioner, men ännu inte i andra.

Bedömning



Positiv trend

Denna indikator anger den genomsnittliga energiförbrukningen per körd sträcka hos en nyregistrerad personbil, givet den certifierade drivmedelsförbrukningen och drivmedlens energiinnehåll. Siffran gäller de fordon som registreras i den aktuella kommunen. Denna siffra påverkas av var företag registrerar sina fordon och speglar därför inte nödvändigtvis kommuninvånarnas beteende. Till exempel är många hyrbilar registrerade i Solna.

På [nationell nivå](#) har energiförbrukningen per körd sträcka hos de nya bilarna minskat kontinuerligt under en följd av år: från 69 kWh/100 km vid mätperiodens början år 2006 till 49 kWh/100 km år 2016.

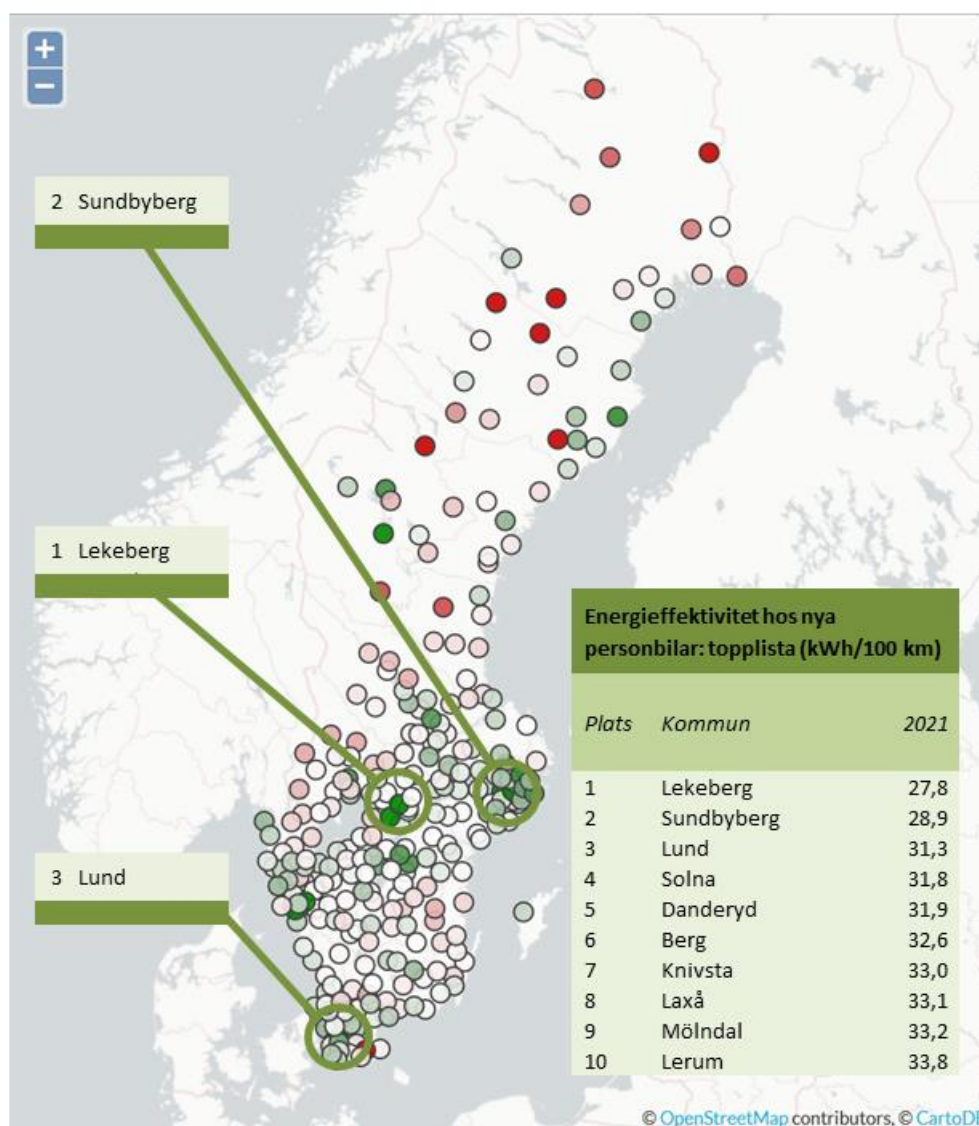
År 2017 skedde ett besvärande trendbrott: de nya bilarnas energieffektivitet [försämrades](#) något jämfört med föregående år. Denna negativa trend fortsatte under år 2018. Detta berodde på en ökande andel bensinbilar på den energieffektivare dieseln bekostnad. Därtill skedde ett fortsatt skifte från mer konventionella fordonstyper till SUV:ar och andra livsstilsfordon, som typiskt är något mindre energieffektiva.

Från och med år 2019 förbättras åter den genomsnittliga energieffektiviteten. Det beror på att försäljningen av energieffektiva [laddbara bilar](#) nu tar fart på allvar,

vilket övertrumfar den negativa SUV-trenden. Energieffektiviteten har ökat i accelererande takt åren 2020 och 2021, vilket speglar den accelererande ökningen av andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen. År 2021 var den genomsnittliga energieffektiviteten 41 kWh/100 km.

Från den 1 september 2018 ska förbrukning och utsläpp hos alla nya bilar certifieras enligt den nya körcykeln WLTP, som ger högre förbrukningsvärden än den tidigare körcykeln NEDC. Värden beräknade enligt NEDC har dock fortsatt att föras in i Vägtrafikregistret till och med år 2021, så att bytet av körcykel inte kan förklara de växlande trender vi ser.

De kommuner där det säljs energieffektivast nya personbilar är i huvudsak mindre och mellanstora kommuner i landets södra del, medan de mest energislukande bilarna säljs i glesbygdskommuner i landets norra del. Det finns dock kommuner i glesbygd och kommuner i norr där de nya bilarna är lika snåla som i de bästa kommunerna. På den [heat map](#) som visas nedan markeras de tre toppkommunerna, och en tio-i-topplista för energieffektivitet visas.



På [kartan](#) motsvarar rött hög energiförbrukning per körd sträcka och grönt låg förbrukning, med vitt mitt emellan.

Lekebergs förstaplats beror främst på att [hela 58 procent](#) av de nya personbilar som registrerades här år 2021 var laddbara. Av 143 nyregistrerade personbilar var 56 elbilar och 27 var laddhybrider. En elbil är i runda tal tre gånger mer energieffektiv än en konventionell bil med förbränningsmotor.

Bonusen till elbilar har gjort det attraktivt att köpa och registrera dem i Sverige för att sedan exportera dem. En stor del av exporten går till Norge. Denna handel kan också påverka statistiken för vissa kommuner, men Gröna Mobilister varken kan eller vill peka ut någon enskild aktör eller kommun.

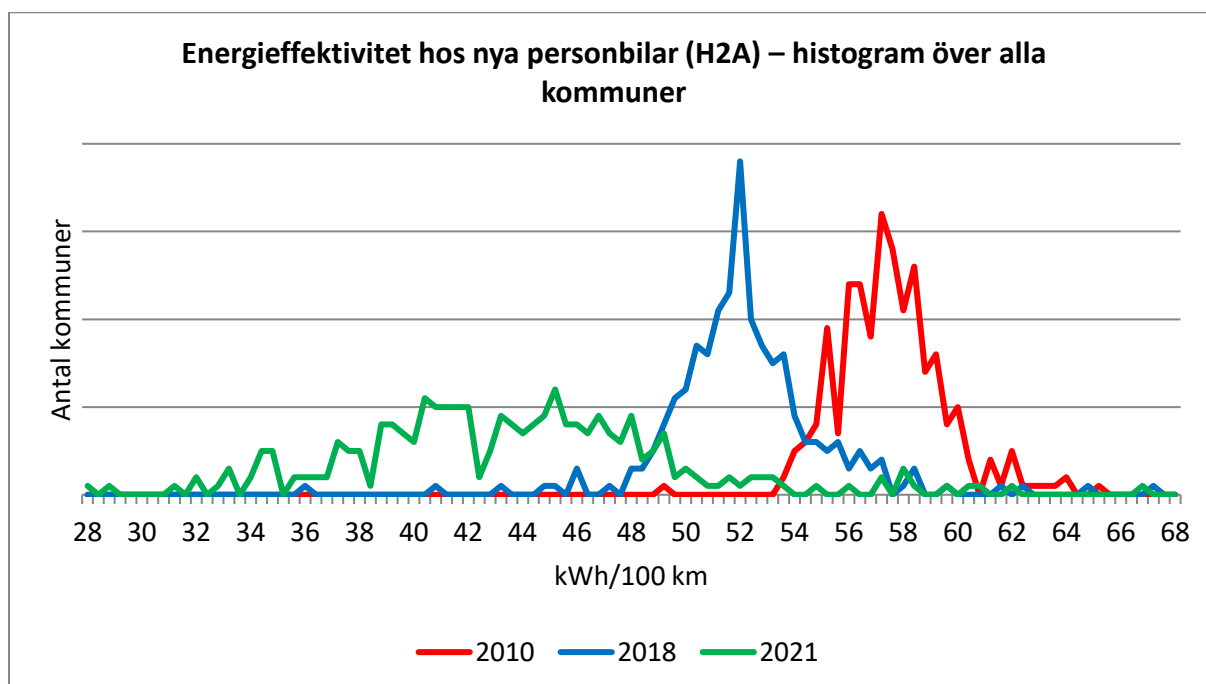
Personbilarnas energieffektivitet är i stort sett proportionell mot deras koldioxidutsläpp ur avgasröret. Bilar som körs på fordonsgas släpper ut 20–25 procent mindre koldioxid per energienhet bränsle än bilar som körs på bensin,

diesel eller etanol – och bilar som körs på el släpper inte ut någon koldioxid alls vid körning.

Hösten 2017 [analyserade](#) Gröna Mobilister de certifierade koldioxidutsläppen från bilar i Sveriges alla kommuner. Vi kom fram till att kommuner i urbaniserade regioner vaknade först och efterfrågade koldioxidsnåla nya personbilar. År 2006 släppte de nya bilarna från sådana kommuner ut mest koldioxid, år 2016 släppte de ut minst. Spridningen i utsläpp mellan alla Sveriges kommuner minskade, vilket antyder att konsumenter i allt fler delar av landet aktivt började välja bilar med låga utsläpp. Även glesbygdskommunerna vaknade till.

För att återgå till energieffektiviteten som mått så syns den minskade spridningen mellan kommunerna i nedanstående histogram genom att jämföra kurvorna för år 2018 och 2010. (Vid mätperiodens början år 2006 var spridningen ännu större.) År 2021 har dock spridningen mellan kommunerna när det gäller energieffektivitet blivit mycket större än den någonsin varit under mätperioden. Det är ett uttryck för att elektrifieringen har sparkats i gång på allvar i vissa kommuner och regioner, men ännu inte i andra.

Om den minskande spridningen mellan kommunerna fram till år 2018 var ett resultat av att nästan alla kommuner till slut hakade på trenden att välja snåla bilar med förbränningsmotor, är den stora spridningen nu ett resultat av att alla kommuner ännu inte har hakat på elektrifieringstrenden. Vi kan förvänta oss att spridningen återigen minskar när denna trend mognar och konsolideras.



I tabellen nedan visas den genomsnittliga energieffektiviteten hos de nyregistrerade personbilarna redovisad länsvis åren 2010 och 2021. År 2010 skilde sig inte länen i den södra och norra delen av landet påtagligt, men år 2018 hade en tydlig skillnad uppstått. Den norra halva av landet hade halkat efter i omställningen till energieffektiva fordon. Denna skillnad mellan norr och söder finns kvar år 2021, men är inte längre lika tydlig. Till exempel ligger Västerbotten väl framme på plats fem bland de län där det säljs energieffektivast personbilar.

I de flesta län finns föregångskommuner med riktigt energisnåla nya bilar. I Västerbotten är [Robertsfors](#) bästa kommun i detta avseende. Där var [47 procent](#) av de nya bilarna laddbara år 2021. I Jämtland var [Bergs kommun](#) främst när det gäller energieffektivitet år 2021 med [53 procent](#) laddbara nya bilar. Det går alltså att köra elektriskt även i små kommuner i Norrland.

Energieffektivitet hos nya personbilar: redovisning per län (kWh/100 km)				
Län	2010	2021	Bästa kommun	2021
Blekinge	57,9	44,0	Sölvesborg	39,4
Dalarna	58,3	44,1	Säter	34,9
Gotland	56,5	39,6	Gotland	39,6
Gävleborg	57,7	48,2	Nordanstig	40,0
Halland	57,1	42,3	Kungsbacka	39,0
Jämtland	61,0	49,0	Berg	32,6
Jönköping	58,6	45,2	Mullsjö	38,7
Kalmar	57,5	47,5	Mörbylånga	41,4
Kronoberg	57,8	42,4	Lessebo	37,4
Norrbottnen	58,1	46,6	Piteå	37,2
Skåne	58,0	42,7	Lund	31,3
Stockholm	58,6	37,8	Sundbyberg	28,9
Södermanland	56,9	42,3	Gnesta	38,6
Uppsala	56,8	39,3	Knivsta	33,0
Värmland	57,0	46,9	Forshaga	34,6
Västerbotten	58,9	41,4	Robertsfors	34,3
Västernorrland	58,3	47,0	Kramfors	36,8
Västmanland	58,0	42,5	Skinnskatteberg	37,5
Västra Götaland	56,0	41,2	Mölnadal	33,2
Örebro	57,1	43,9	Lekeberg	27,8
Östergötland	56,9	42,4	Mjölby	34,7
RIKET	57,7	50,9	Lekeberg	27,8

I nedanstående tabell är i stället den genomsnittliga energieffektiviteten hos de nyregistrerade personbilarna uppdelad per typ av kommun, enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Det är tydligt att energieffektiviteten ökat snabbare

mellan åren 2010 och 2021 i urbana områden än i glesbygden. År 2010 fanns ingen uppenbar skillnad mellan stad och land, men år 2021 minskade energieffektiviteten gradvis ju längre bort från storstadsområdena vi rör oss.

Delvis som en följd av detta har skillnaderna mellan olika typer av kommuner ökat. År 2010 var differensen mellan bästa och sämsta kommungrupp 2,1 kWh/100 km, medan den var 10,8 kWh/100 km år 2021.

Likväl finns det kommuner i varje kommungrupp där det i genomsnitt säljs mycket energieffektivare bilar än vad det gör i riket som helhet. Precis som det inte verkar finnas något som hindrar invånare i kommuner i norr att köpa snåla bilar finns det uppenbarligen inget som hindrar invånare i glesbygdskommuner att göra detsamma.

Energieffektivitet hos nya personbilar: redovisning per kommungrupp (kWh/100 km)

Kommungrupp	2010	2021	Bästa kommun	2021
A1. Storstäder	57,9	39,8	Stockholm	37,4
A2. Pendlingskommun nära storstad	57,5	38,2	Sundbyberg	28,9
B3. Större stad	58,1	42,7	Lund	31,3
B4. Pendlingskommun nära större stad	57,1	41,5	Lekeberg	27,8
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	56,9	44,0	Berg	32,6
C6. Mindre stad/tätort	57,5	44,2	Piteå	37,2
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	57,2	44,2	Vadstena	34,8
C8. Landsbygdskommun	57,8	49,0	Kramfors	36,8
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	59,0	44,7	Strömstad	37,2
RIKET	57,7	40,7	Lekeberg	27,8

Bränslet: Andel förnybara drivmedel i vägtrafiken (H2B)

Analys i sammanfattning

Andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken har ökat i stadig takt under en följd av år, för att preliminärt nå cirka 25 procent år 2021. Det finns statistik över hur stor mängd drivmedel som levereras till alla enskilda kommuner. Dessa leveranser redovisas i indikator B2A. Vi bedömer dock inte att denna statistik utgör ett lämpligt underlag till index H2. Därför tilldelas alla kommuner samma riksgenomsnitt av andelen förnybara drivmedel som tankas.

Bedömning



Positiv trend

För att uppskatta den fossila energianvändning i personbilar i alla rikets kommuner som redovisas i index H2 utgår vi från det *nationella* medelvärdet på andel förnybar energi i vägtrafiken.

I indikator B2A redovisas en förnybar andel drivmedelsenergi som levereras till alla kommuner (sida 90). Denna baseras på den kommunala och regionala energistatistiken (KRE). Av flera skäl bedömer vi dock att dessa uppgifter inte är tillräckligt rättvisande för att användas som underlag till index H2. För det första redovisas de med mer än ett års fördröjning. För det andra speglar drivmedelsleveranserna inom kommunens gränser inte nödvändigtvis hur bilarna som är registrerade i kommunen tankas. Man tankar ofta sin bil i en annan kommun, och genomfartstrafik av bilar från andra kommuner tankas inom kommunens gränser. För tredje har statistiken över kommunala drivmedelsleveranser brister när det gäller fordonsgas och biodiesel.

Beteendet: Genomsnittlig körsträcka i personbil (H2C)

Analys i sammanfattning

Den sträcka en genomsnittlig svensk sitter bakom ratten per år har minskat sedan år 2006. Fram till år 2019 var minskningen marginell, knappt fyra procent på 13 år. Sedan kom covid-pandemin år 2020 och körsträckorna minskade ytterligare nio procent på ett år. År 2021 kom en rekyleffekt, men inte så stark. Körsträckan per capita var fortfarande sju procent lägre år 2021 än år 2019. Det finns hopp om att den långsiktiga trenden att körsträckan per capita minskar långsamt ska fortsätta.

Minskningen fram till år 2019 kan sättas i samband med att resandet i kollektivtrafik ökade 15 procent under denna period. År 2018 hade körsträckorna per capita börjat minska i storstadslänen och på Gotland. År 2019 kunde en mer generell nedgång ses i de flesta delar av landet. Att minskningen av körsträckorna är mest påtaglig i storstadsområdena bekräftas när körsträckorna delas upp per kommungrupp. Det var i storstäder och i pendlingskommuner nära storstäder körsträckorna per capita minskade mest under åren 2010–2019. Detta kan bero på att allt fler i dessa områden valde spårburen lokal och regional kollektivtrafik. Resandet med denna kollektivtrafik ökade nämligen under samma tidsperiod.

År 2020 minskade resandet med både kollektivtrafik och bil som en följd av pandemin.

Bedömning



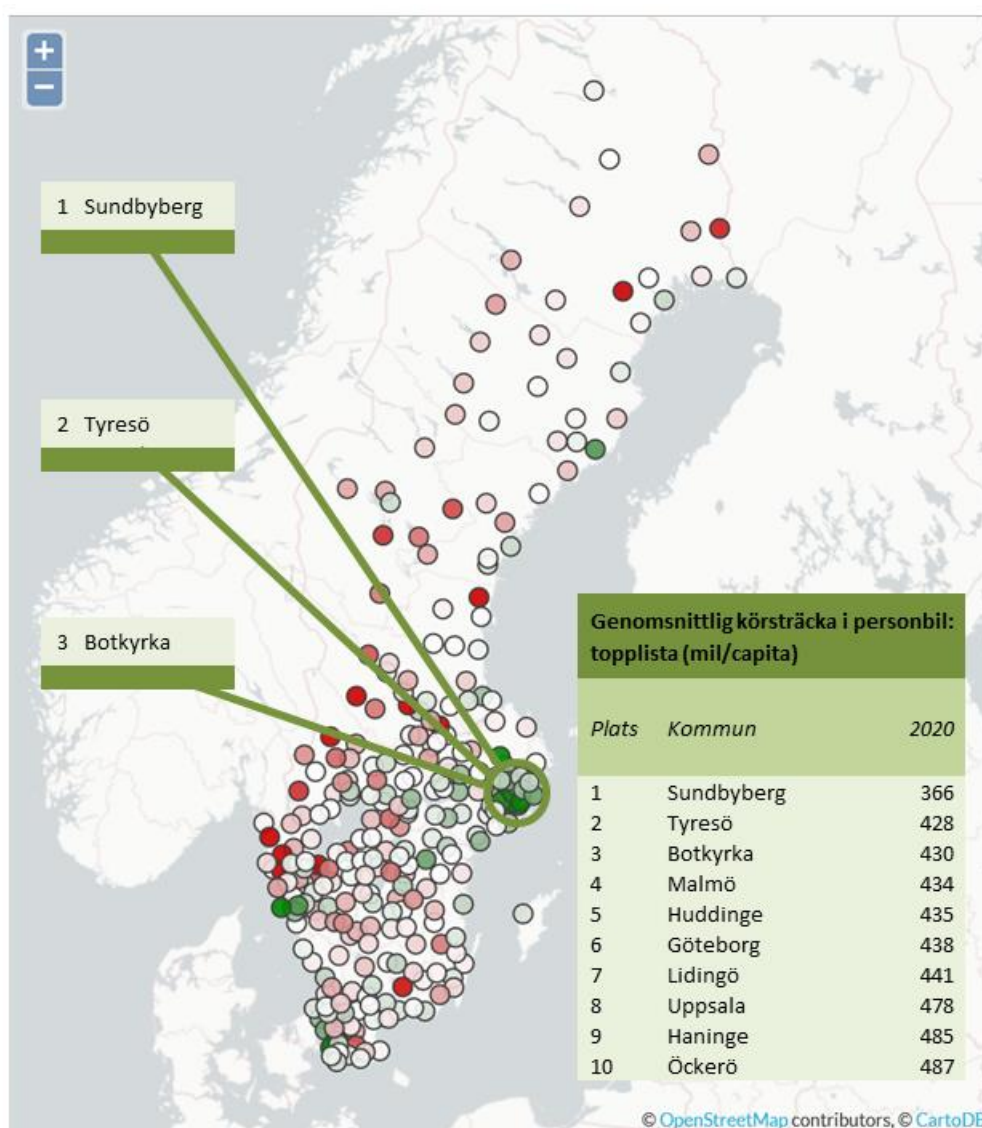
Positiv trend

Denna indikator anger den sammanlagda sträcka alla personbilar som är registrerade i en viss kommun kör per år, dividerat med denna kommuns folkmängd samma år. Denna siffra påverkas av var företag registrerar sina fordon och speglar därför inte nödvändigtvis kommuninvånarnas beteende. Till exempel är många hyrbilar registrerade i Solna.

På [nationell nivå](#) har körsträckan per capita bara minskat marginellt sedan 2006 års siffra på 681 mil. Från en bottennotering år 2013 på 651 mil ökade körsträckan något till 674 mil år 2017, för att sedan åter börja minska. År 2019 var genomsnittliga körsträckan 657 mil per capita. År 2020 minskade den drastiskt till 599 mil som en följd av covid-pandemin. En svag rekyleffekt kom år 2021, då körsträckan per capita steg till 611 mil.

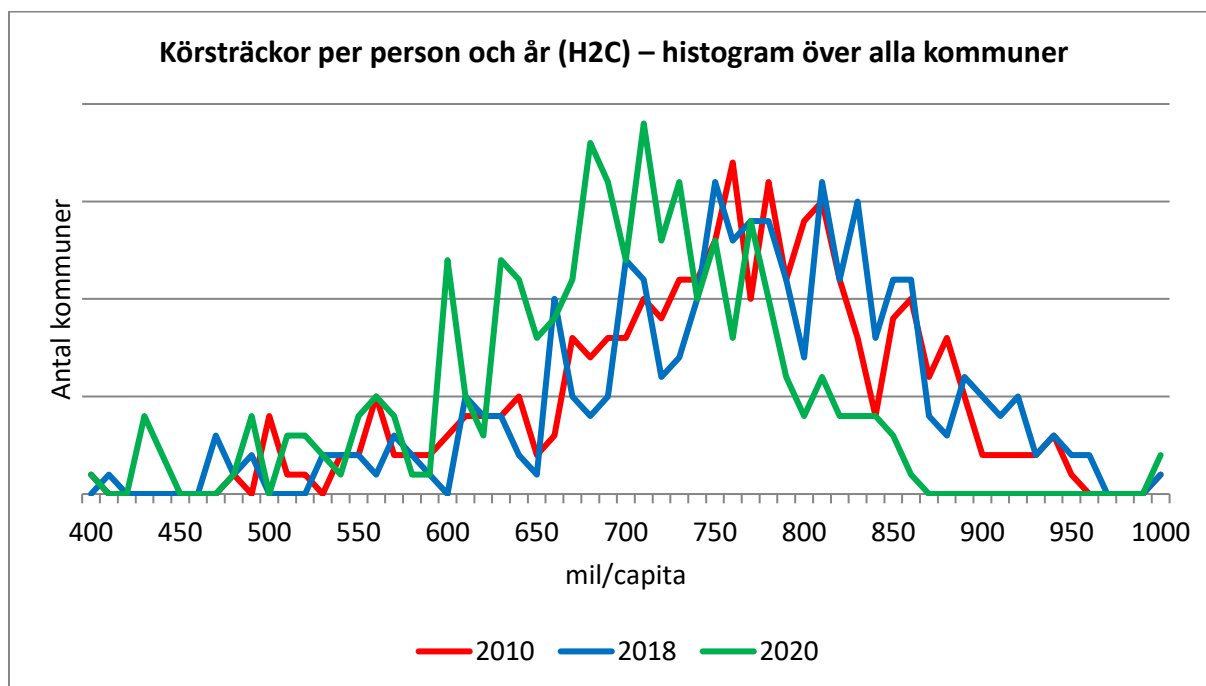
Den långsiktiga trenden att körsträckan långsamt minskar kan sättas i samband med att [resesträckan i kollektivtrafik](#) ökade med 15 procent under tidsperioden 2006 – 2019. Det finns däremot inga säkra data som påvisar att färdsträckan med [gång och cykel](#) har ökat.

Körsträckorna per capita är naturligt nog längst i glesbygd med stora avstånd och dåligt utbyggd kollektivtrafik, och kortast i de tre storstadsområdena. På den [heat map](#) som visas nedan är kommuner med långa körsträckor markerade i rött och kommuner med korta körsträckor markerade i grönt, med vitt mitt emellan. En tio-i-topplista med de kommuner där körsträckorna är kortast visas också. Man ska dock hålla i minnet att det inte går att värdera kommunerna utifrån dessa körsträckor eftersom deras förutsättningar är helt olika.



I diagrammet nedan visas i stället fördelningen av körsträckor per capita över alla 290 kommuner. Dessa histogram ser ungefär likadana ut under alla år 2006 – 2019

- Inga tydliga trender kan avläsas. Det ser med andra ord ut som om körmönstren på kommunal nivå var mer eller mindre förstenade från år 2006 fram till covid-pandemin år 2020. Detta år minskade körsträckorna påtagligt. Fördelningens tyngdpunkt ruckades följaktligen, men vi avstår att analysera förändringen mer i detalj eftersom den ännu inte kan sättas i samband med några långsiktiga trender.



Även om vi inte kunnat urskilja några påtagligt förändrade körmönster på kommunal nivå före år 2020, så går det att skönja sådana förändringar på regional nivå. År 2018 hade körsträckorna per capita börjat minska i storstadslänen och på Gotland. Detta antyder att alternativen till bilen började vinna mark i storstadsområdena före pandemin. År 2019 sågs en mer generell nedgång av körsträckan i de flesta delar av landet, om än marginell.

Körsträckor: redovisning per län (mil/capita)					
Län	2010	2019	2020	Bästa kommun	2020
Blekinge	694	692	648	Karlskrona	627
Dalarna	756	773	720	Borlänge	592
Gotland	706	678	632	Gotland	632
Gävleborg	708	689	642	Gävle	560
Halland	726	714	667	Halmstad	600
Jämtland	776	761	705	Östersund	619

Jönköping	720	728	676	Tranås	597
Kalmar	734	731	675	Västervik	602
Kronoberg	733	721	669	Växjö	601
Norrbottn	753	738	679	Luleå	609
Skåne	659	641	599	Malmö	434
Stockholm	590	571	535	Sundbyberg	366
Södermanland	673	659	610	Oxelösund	554
Uppsala	648	611	565	Uppsala	478
Värmland	759	747	688	Karlstad	565
Västerbotten	668	653	600	Umeå	507
Västernorrland	729	723	669	Härnösand	611
Västmanland	665	662	612	Västerås	565
Västra Götaland	662	640	595	Göteborg	438
Örebro	680	633	617	Örebro	555
Östergötland	646	643	599	Linköping	522
RIKET	666	657	599	Sundbyberg	366

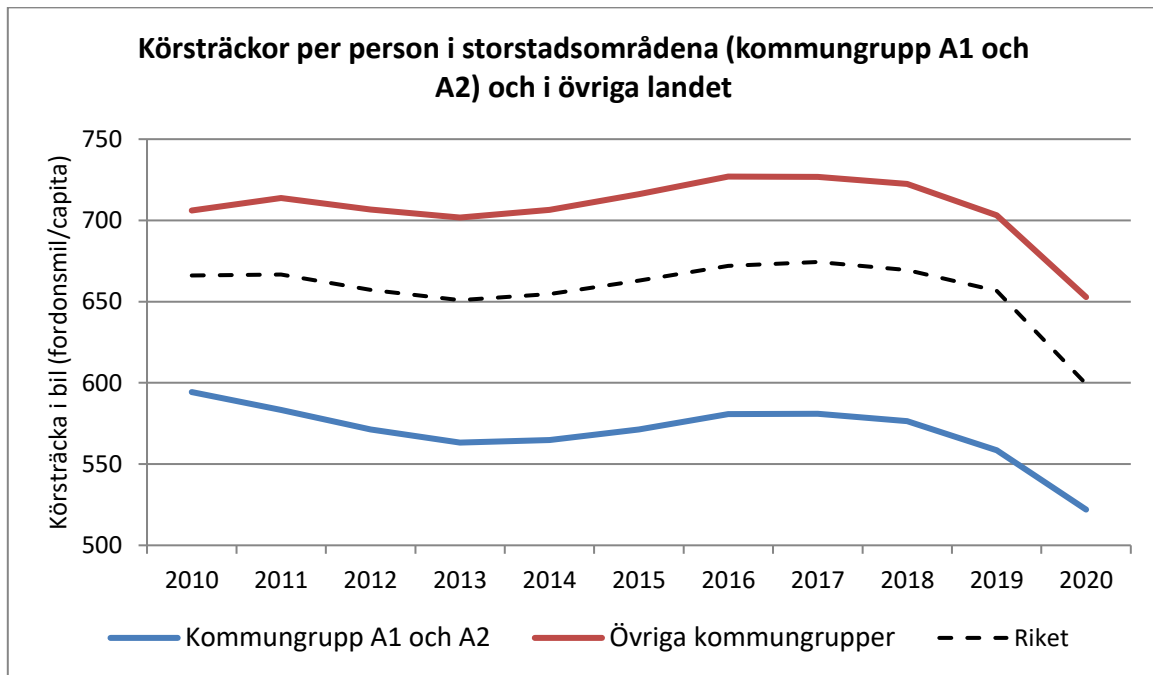
Att minskningen av körsträckorna fram till pandemin var mest påtaglig i storstadsområdena bekräftas när körsträckorna delas upp per [kommungrupp](#). Det är i storstäder och i pendlingskommuner nära storstäder körsträckorna per capita minskade mest under åren 2010–2019. Detta kan bero på att allt fler i dessa områden valde [spårburen lokal och regional kollektivtrafik](#). Resandet med sådan kollektivtrafik ökade nämligen markant under samma tidsperiod.

Körsträckor: redovisning per kommungrupp (mil/capita, samt procentuell andel av sammanlagd körsträcka i Sverige)					
Kommungrupp	2010	2019	2020	Bästa kommun	2020
A1. Storstäder	543	506	475	Malmö	434
A2. Pendlingskommun nära storstad	645	610	568	Sundbyberg	366
B3. Större stad	617	623	579	Uppsala	478
B4. Pendlingskommun nära större stad	767	755	707	Landskrona	529
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	753	746	693	Tranås	597
C6. Mindre stad/tätort	715	715	663	Katrineholm	565
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	780	784	727	Oxelösund	554
C8. Landsbygdskommun	796	785	726	Hällefors	621
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	851	827	764	Strömstad	706
RIKET	666	657	599	Sundbyberg	366

För att tydliggöra skillnaden i utvecklingen av bilismen i storstadsområdena jämfört med övriga delar av landet visar vi en tidsserie där vi skiljer ut kommungrupperna A1 och A2, och jämför dem med alla andra kommungrupper.

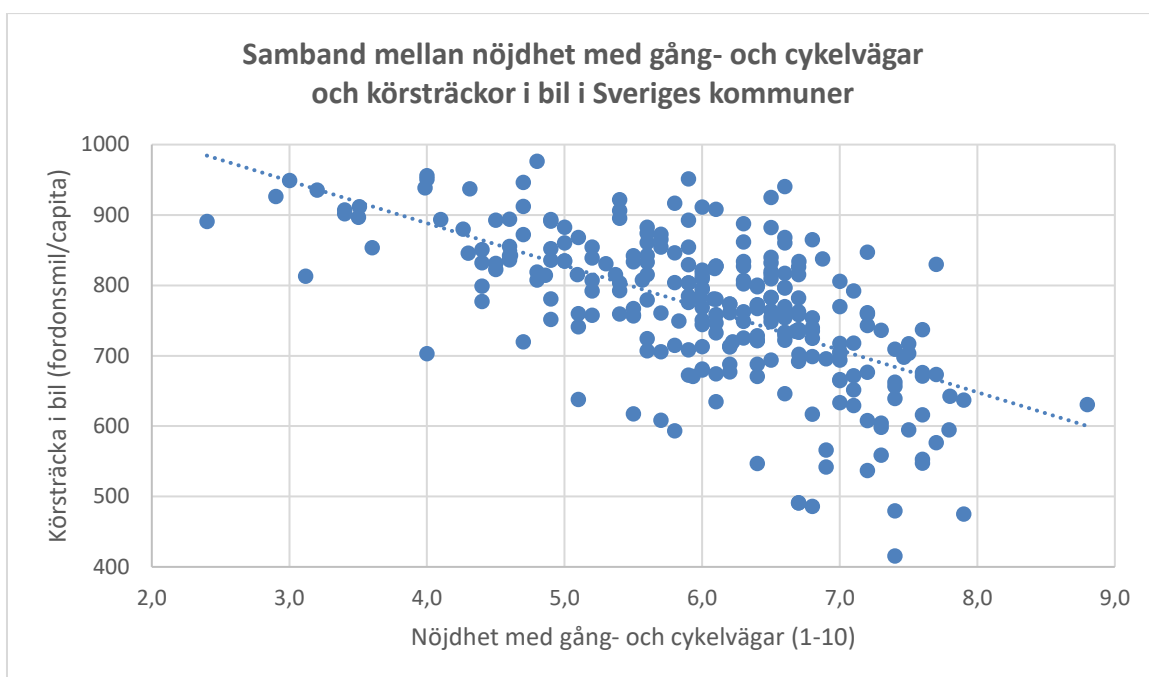
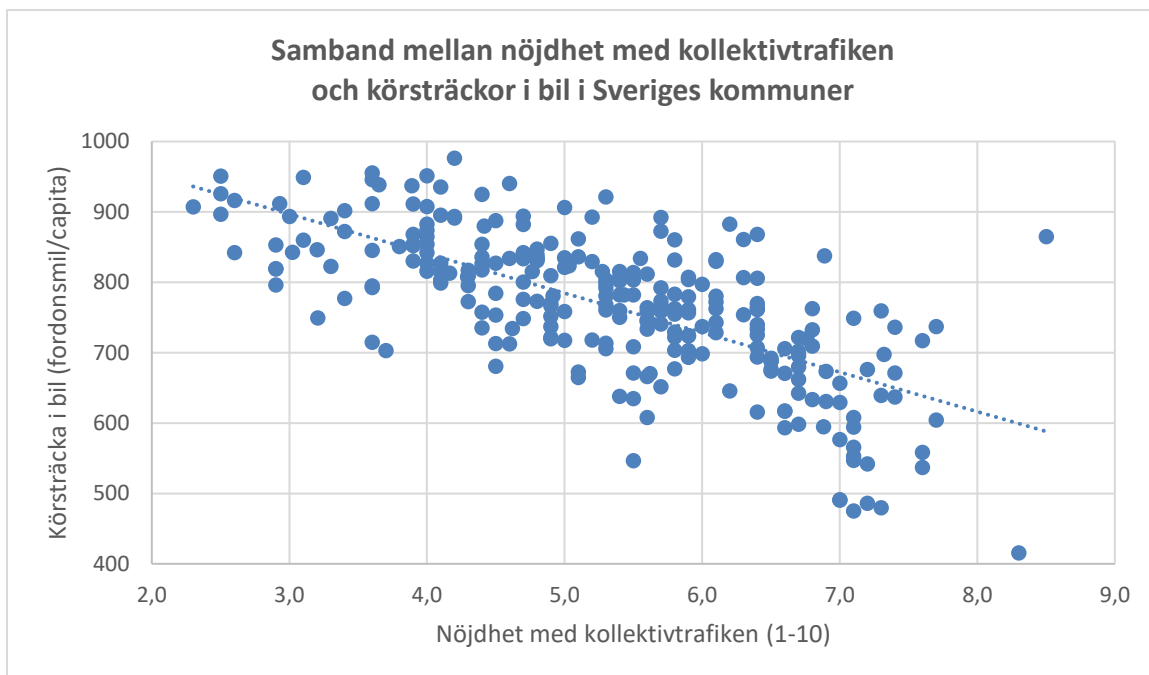
Från år 2010 till 2019 minskade körsträckan per capita i kommungrupperna A1 och A2 med sex procent, medan den endast minskade fyra *promille* i resten av landet.

Drygt 30 procent av den sammanlagda körsträckan i Sverige sker i bilar registrerade i kommungrupp A1 eller A2. Utvecklingen i storstadsområdena är alltså viktig om vi vill minska bilismen för att nå transportsektorns klimatmål år 2030. Det är också i storstadsområdena det är lättast att minska körsträckorna. Ju mer tätbefolkat ett område är, desto enklare är det att skapa attraktiva alternativ till bilen.



År 2020 minskade resandet med både kollektivtrafik och bil som en följd av pandemin, men innan dess såg vi som sagt en ökning av resandet med kollektivtrafik samtidigt som bilkörandet började minska. Det kan tyckas vara sunt förnuft att en växande kollektivtrafik, och mer cyklism och gående, leder till minskande bilism, men tunga röster i samhällsdebatten ger ibland sken av att ett sådant effektsamband saknas.

För att sätta det sunda förnuftet på prov studerade vi sambandet mellan kommuninvånarens nöjdhet med kollektivtrafiken, samt gång- och cykelbanorna, och körsträckan per capita i de bilar som är registrerade i kommunen. Sambandet mellan minskad bilism och tillgång till attraktiva alternativ är mycket tydligt. Läs mer om indikatorerna [B3J](#) och [B3K](#) kring medborgarnöjdhet på [sidorna X–Y](#).



Lästips

Sambanden mellan minskande bilism och attraktiva alternativ beskrivs i Gröna Mobilisters artikel [Data visar att bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ](#), med [tillhörande PM](#) som beskriver dataunderlag och metod.

Måluppfyllelse: Fossil energianvändning i personbilar (H2)

Analys i sammanfattning

Användningen av fossil bensin och diesel i personbilar minskar i kommuner där privatpersoner och företag köper alltmer energieffektiva nya fordon (*Bilen*), eller där de börjar välja andra färdssätt (*Beteendet*). Då blir måluppfyllelsen av index H2 hög, liksom då vi övergår till förnybara drivmedel (*Bränslet*). Gröna Mobilister lyfter fram den lilla jämtländska kommunen Berg som föredöme. Där har energieffektiviteten i nyregistreringarna ökat snabbt de senaste åren, och körsträckorna har vänt brant nedåt. Det har lett till att Berg vandrat nästan två tredjedelar av vägen mot målet för år 2030. Index H2 fångar in förändringar i rätt riktning oavsett hur situationen såg ut basåret 2010. Därför har alla kommuner chans till hög grad av måluppfyllelse. Ändå ligger storstadsområdena något före resten av landet, och de utpräglade glesbygdskommunerna något efter. Men skillnaderna är inte stora, och nästan alla kommuner har nått en måluppfyllnad på 40–60 procent. Det finns heller ingen tydlig skillnad mellan norra och södra Sverige. Stockholms och Uppsala län ligger i topp, men på tredje plats kommer Västerbotten.

Bedömning

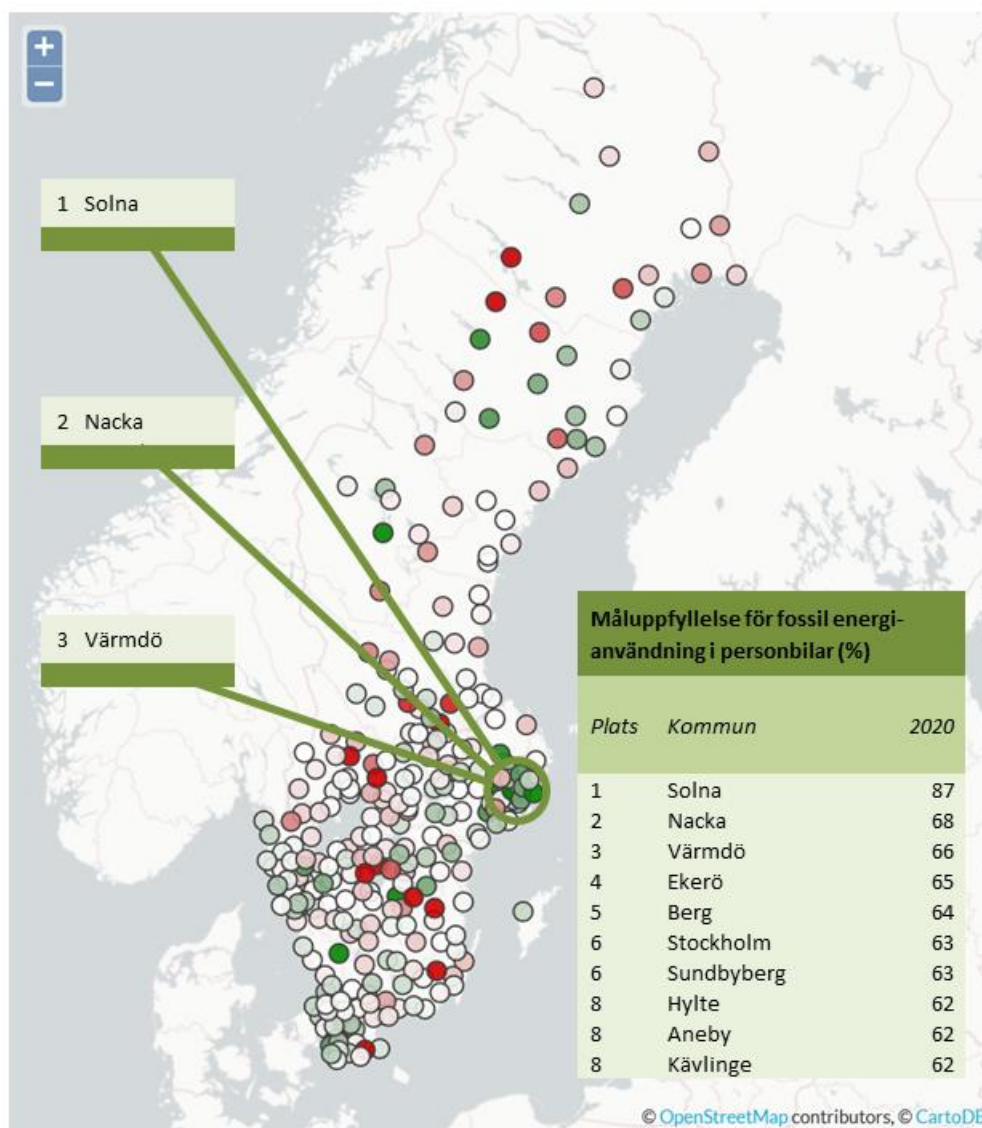


Positiv trend

Måluppfyllelsen för index H2 väger samman rörelserna hos omställningens tre ben *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet*. Den fossila energianvändningen i våra personbilar minskar om de blir energieffektivare (*Bilen* – indikator H2A), körs med högre andel förnybara drivmedel (*Bränslet* – indikator H2B), och körs kortare sträckor (*Beteendet* – indikator H2C). Vi kombinerar dessa tre faktorer för att uppskatta förändringen av den fossila energi personbilar registrerade i en viss kommun skulle använda om de alla vore nya. Målet är att denna energi ska minska med 80 procent till år 2030, jämfört med år 2010. Se sida 30 för en mer utförlig förklaring till index H2.

Det som skiljer graden av måluppfyllelse i olika kommuner åt är förändringen sedan år 2010 av energieffektiviteten hos de nya personbilar som är registrerade i kommunen (indikator H2A), och förändringen sedan dess av den genomsnittliga körsträckan per kommuninvånare (indikator H2C). Andelen förnybara drivmedel (indikator H2B) antas däremot vara densamma i alla kommuner, på grund av begränsningar i den tillgängliga kommunala bränslestatistiken (indikator B2A).

Kommuner där energieffektiviteten hos de nya personbilarna ökat och körsträckorna minskat får hög grad av måluppfyllelse, och kommuner där energieffektiviteten minskat och körsträckorna ökat får låg grad av måluppfyllelse. På den [heat map](#) som visas nedan markeras de tre toppkommunerna, och en tio-i-topplista för måluppfyllelsen visas.



Vi kan tyvärr inte visa data för år 2021 i denna rapport, eftersom kommunala körsträckor för 2021 ännu inte har hunnit publiceras.

Topplistan präglas av särskilda förhållanden i några kommuner som gör att den inte speglar det lokala omställningsarbetet fullt ut. Många hyrbilsföretag registrerar sina bilar i Solna. Dessa bilar ligger ofta i teknisk framkant och är till exempel ofta elektrifierade. Det ger hög energieffektivitet. Samtidigt medför det stora antalet registrerade personbilar att körsträckan per kommuninvånare blir låg. Ett stort leasingföretag flyttade år 2011 från Malmö till Lund, vilket medförde att

körsträckan per kommuninvånare i Malmö sjönk drastiskt, eftersom denna indikator H2A baseras på antalet personbilar som är registrerade i den aktuella kommunen. Körsträckan i Lund steg i motsvarande mån, vilket gör hamnar orättvist långt ned i rankinglistan. Liknande snedvridande effekter kan finnas på andra håll.

Berg bästa kommun utanför storstockholm. Skulle vara ännu mer i topp om vi kunnat visa siffra för 2021, eftersom andelen nya laddbilar i Berg ökade ytterligare.

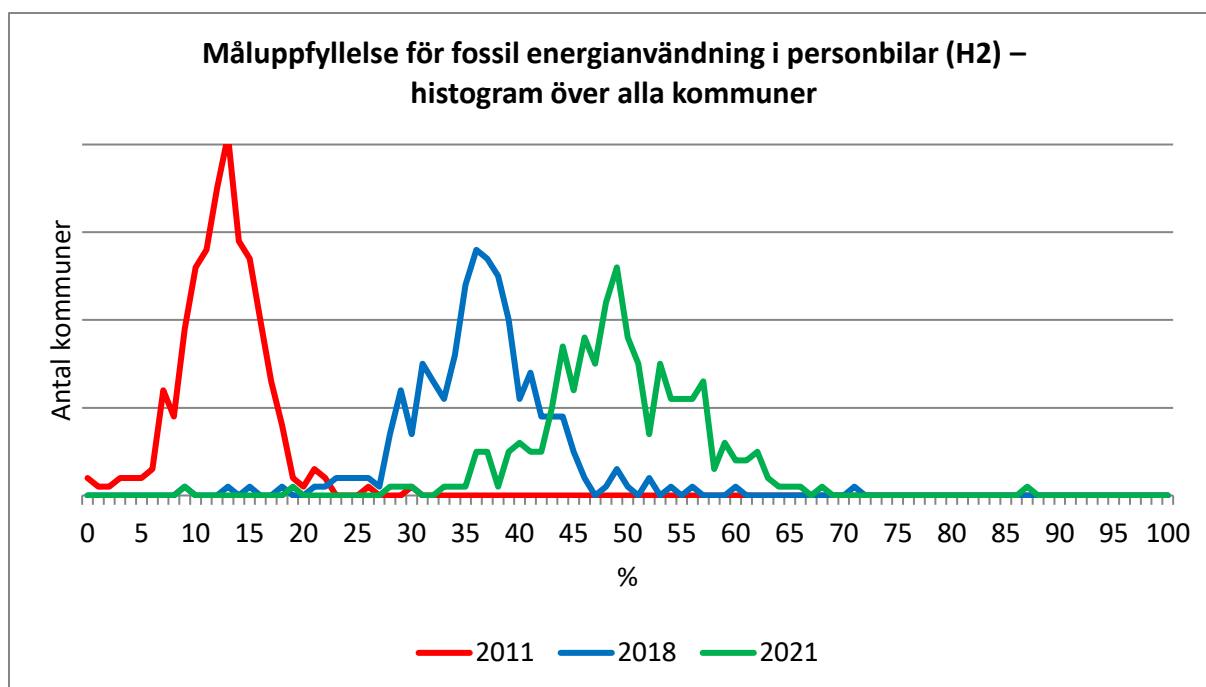
Gröna Mobilister väljer att lyfta fram Bergs kommun i Jämtland som en förebild med sin femteplats på topplistan. Berg är bästa kommun utanför Storstockholm. Det är en liten kommun med cirka 7 000 invånare, som i flera år satsat på elektrifiering. I Berg finns minst åtta snabbladdningsstationer, vilket är exceptionellt med tanke på kommunens storlek.

År 2020 var [37 procent](#) av de nyregistrerade bilarna i Berg laddbara, vilket gav hög [energieffektivitet](#). Samtidigt har körsträckan per invånare sjunkit snabbare de senaste åren i Berg än i riket som helhet, även före pandemin. Från år 2018 till år 2019 sjönk denna körsträcka knappt 5 procent i Berg, och därmed bröts en långsamt uppåtgående trend i kommunen. En överblick av hur allt detta bidrar till Bergs höga grad av måluppfyllelse på 64 procent ges i figuren på sida 31.

Om vi kunnat visa måluppfyllelsen år 2021 hade Berg förmodligen hamnat ännu högre i rankinglistan. Då steg nämligen andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen från 37 till 53 procent. Av de 80 personbilar som registrerades i kommunen år 2021 var 23 elbilar och 19 var laddhybrider.

I diagrammet nedan visas fördelningen av måluppfyllelse för index H2 i alla 290 kommuner. Basåret 2010 var måluppfyllelsen hos alla kommuner 7,1 procent, på grund av [definitionen](#) av index H2. Denna siffra motsvarar den förnybara andelen drivmedel i Sverige år 2010.

Sedan dess har spridningen mellan kommunerna så klart ökat. Lejonparten av alla kommuner håller sig inom ett begränsat intervall av måluppfyllelsegrad, vilket är ett tecken på att beteendemönster när det gäller val av bil och färd sätt i enskilda kommuner i stor utsträckning bestäms av beteendemönster på riksnivå.



I tabellen nedan visas regionala skillnader i grad av måluppfyllelse. Stockholms län ligger i topp, följt av Uppsala, Gotland och Västerbotten. I de medelvärden för respektive län som visas är de ingående kommunerna viktade efter folkmängd.

Måluppfyllelse för fossil energianvändning i nya personbilar: redovisning per län (procent)				
<i>Län</i>	<i>2014</i>	<i>2020</i>	<i>Bästa kommun</i>	<i>2020</i>
Blekinge	28,7	48,6	Karlskrona	50,1
Dalarna	24,9	47,4	Säter	57,1
Gotland	30,1	54,5	Gotland	54,5
Gävleborg	26,5	47,1	Ovanåker	52,6
Halland	27,2	49,1	Hylte	62,4
Jämtland	26,3	48,0	Berg	63,7
Jönköping	28,4	47,1	Aneby	62,3
Kalmar	26,7	45,4	Mönsterås	50,7
Kronoberg	28,0	51,3	Älmhult	55,2
Norrbottn	22,0	48,0	Jokkmokk	57,1
Skåne	30,7	52,3	Kävlinge	62,3
Stockholm	32,9	58,7	Solna	87,1
Södermanland	26,8	51,6	Gnesta	61,3
Uppsala	27,8	57,2	Uppsala	61,8
Värmland	26,8	46,7	Grums	50,9
Västerbotten	24,9	54,0	Storuman	61,6
Västernorrland	25,1	46,4	Kramfors	49,6
Västmanland	26,6	51,5	Kungsör	54,4

Västra Götaland	28,6	51,9	Trollhättan	60,8
Örebro	26,6	48,8	Ljusnarsberg	55,0
Östergötland	27,5	50,0	Kinda	59,7
RIKET	30,1	55,3	Solna	87,1

Det finns ingen tydlig skillnad mellan länen i norra och södra Sverige, eller mellan län med stora befolkningscentra och län utan sådana centra. Det grundläggande skälet till detta är att graden av måluppfyllelse definieras relativt - det är *förändringarna* sedan år 2010 i val av bil och färdssätt som spelar roll, inte utgångsläget.

För att på andra sätt kunna identifiera eventuella skillnader mellan olika delar av landet visar vi i tabellen nedan graden av måluppfyllelse i olika [kommungrupper](#). För att beräkna denna måluppfyllelse viktas de kommuner som ingår i en given kommungrupp efter sin folkmängd, liksom vid beräkningen av de länsvisa medelvärdena.

Måluppfyllelse för fossil energianvändning i nya personbilar: redovisning per kommungrupp (procent)				
Kommungrupp	2014	2020	Bästa kommun	2020
A1. Storstäder	36,7	60,1	Stockholm	62,9
A2. Pendlingskommun nära storstad	30,1	55,8	Solna	87,1
B3. Större stad	27,1	51,0	Uppsala	61,8
B4. Pendlingskommun nära större stad	26,6	49,7	Aneby	62,3
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	25,1	48,1	Berg	63,7
C6. Mindre stad/tätort	26,5	48,7	Piteå	55,5
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	24,2	47,0	Vårgårda	58,9
C8. Landsbygdskommun	24,2	45,3	Åsele	60,9
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	24,8	50,2	Storuman	61,6
RIKET	30,1	55,3	Solna	87,1

År 2014 var trenden tydlig att måluppfyllelsen trots den relativa definitionen försämrades gradvis när vi rörde oss ut från storstadsområdena mot glesbygden. År 2020 är dessa skillnader på väg att suddas ut. Storstadsområdena (kommungrupperna A1 och A2) har dock fortfarande ett försprång, och de renodlade landsbygdskommunerna (kommungrupp C9) halkar efter något.

Resesträckor i kollektivtrafiken (H4)

Förklaring

Detta index följer utvecklingen av den genomsnittliga sträcka per år varje person färdas med offentligt subventionerad kollektivtrafik i det län hon eller han är bosatt. Varje kommun i det givna länet tilldelas samma resesträcka per capita. Vi uttrycker målet att denna resesträcka ska fördubblas mellan åren 2010 och 2030.

Inspirerade av Svensk Kollektivtrafiks så kallade [fördubblingsmål](#) formuleras målet att färdsträckan per person i kollektivtrafiken ska fördubblas mellan åren 2010 och 2030.

För kommuner gäller måluppfyllelsen den lokala eller regionala kollektivtrafiken i det län kommunen tillhör. För riket som helhet innefattas även längre, länsöverskridande resor. Därför blir färdsträckan per capita högre för riket än för de flesta län.

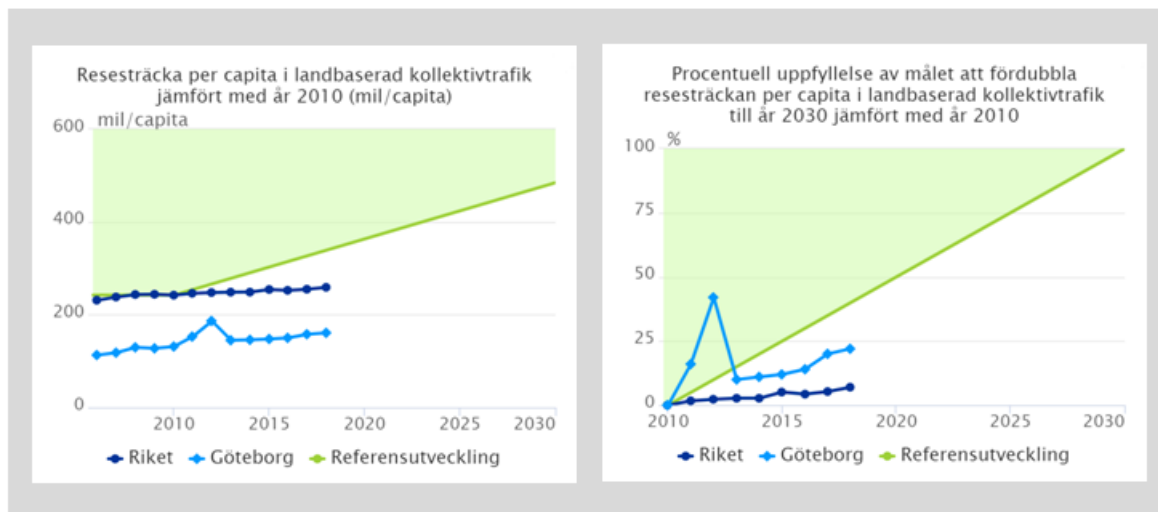
Målet för index H4 skiljer sig från Svensk Kollektivtrafiks fördubblingsmål. Det finns två sådana mål. Det första innebär att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas från år 2006 till 2030. Denna marknadsandel beräknas som antalet resor med kollektivtrafik och taxi dividerat med antalet resor med kollektivtrafik, taxi, bil, moped och MC. Denna kvot uppskattas via resvaneundersökningar och redovisas i [Kollektivtrafikbarometern](#). Det andra fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas från år 2006 till 2020.

Vårt mål definieras utifrån färdsträcka snarare än antalet resor eftersom de relativa färdsträckorna med olika transportslag mer direkt avgör transportsektorns klimatpåverkan. Dessutom ansluter vårt mål mer direkt till [regeringens mål](#) i skrivelsen [Strategi för levande städer](#) att andelen av alla svenskers totala färdsträcka som sker med kollektivtrafik, gång eller cykel ska öka till 25 procent år 2025 (från cirka 20 procent idag). Vi definierar vårt mål som en fördubbling av den *absoluta* färdsträckan med kollektivtrafik snarare än som en fördubbling av *andelen* färdsträcka med kollektivtrafik eftersom det inte finns dataunderlag för befolkningens totala färdsträcka på läns- eller kommunnivå. En annan fördel med vårt val av mål är att det gör det möjligt att utgå från [officiell statistik](#) över persontransportarbete från Trafa. Det ska dock nämnas att denna statistik har brister, vilket diskuteras kortfattat nedan.

Målet för index H4 är mer ambitiöst än Svensk Kollektivtrafiks fördubblingsmål eftersom de flesta resor med kollektivtrafik är relativt korta, och det därför är lättare att öka dess marknadsandel beräknat utifrån antalet resor än utifrån färdsträckan. Att vårt mål trots detta är rimligt bevisas av att flera län hade hunnit

en bra bit på väg mot att uppfylla det, innan covid-pandemin satte käppar i hjulet år 2020.

Plötsliga förändringar från ett år till ett annat i de färdsträckor med lokal och regional kollektivtrafik som redovisas i den statistik från Trafikanalys som index H4 bygger på antyder att det finns brister i statistikens kvalitet. Detta kan exemplifieras med Västra Götaland, där en plötslig topp i resandet kring år 2012 överlagras på en mer stabil trend att färdsträckorna ökar långsamt.



Trots att dessa eventuella kvalitetsbrister i underlaget kan påverka trovärdigheten i färdsträcka och grad av måluppfyllelse för enskilda län och enskilda år bedömer vi att de iakttagelser och trender vi kommer att diskutera nedan är hyfsat trovärdiga.

Resesträcka i kollektivtrafiken (H4A)

Analys i sammanfattning

Färdsträckan per person med offentligt subventionerad kollektivtrafik är störst i län med storstäder, och i län där en stor andel av befolkningen bor i större städer. Men sambandet mellan befolkningens bosättningsmönster och färdsträckan i kollektivtrafik är inte entydigt, vilket tyder på att kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds spelar stor roll för befolkningens beteendemönster.

Färdsträckan per capita med offentligt subventionerad kollektivtrafik ökade i 15 av 21 län åren 2010–2019. I riket som helhet ökade resesträckan per capita i kollektivtrafiken med nio procent under dessa år. Spridningen i ökningstakt mellan länen var mycket stor, vilket visar att offensiva satsningar från länstrafikbolagens sida att förbättra kollektivtrafiken kan göra stor skillnad.

År 2020 kom covid-pandemin, som drabbade kollektivtrafiken hårt. På riksnivå minskade resesträckan 32 procent år 2020 jämfört med år 2019. Detta djupa hack i utvecklingskurvan kommer förhoppningsvis att hämtas igen på ett par års sikt.

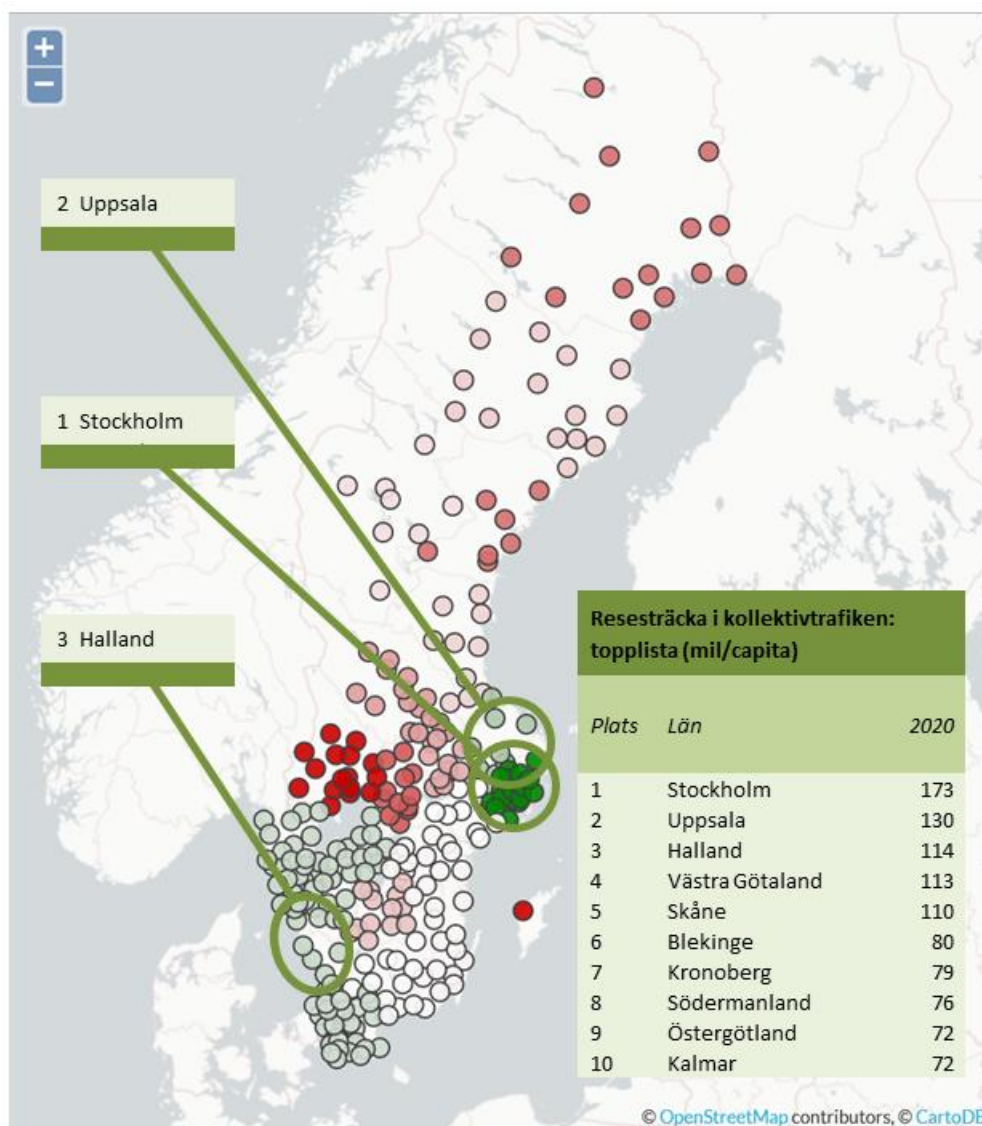
Bedömning



Trenden kan ej avgöras

Före covid-pandemin ökade resesträckan per capita i kollektivtrafik i långsam takt. I Sverige som helhet var ökningen nio procent från år 2010 till år 2019. Allra mest ökade resandet med lokal och regional bantrafik. Här var ökningen till år 2019 hela 67 procent från år 2006 och 36 procent från år 2010.

Av naturliga skäl är färdsträckan per person med offentligt subventionerad kollektivtrafik störst i län med storstäder, och i län där en stor andel av befolkningen bor i större städer. På den [heat map](#) som visas nedan är kommuner som ligger i län med långa färdsträckor per capita markerade i grönt och kommuner med korta körsträckor markerade i rött, med vitt mitt emellan. Alla kommuner i ett givet län tilldelas samma färdsträcka per capita som länet som helhet. En tio-i-topplista med de län där färdsträckorna i kollektivtrafiken var längst år 2020 visas också. Det går dock inte att värdera länen utifrån deras rangordning på en sådan lista eftersom deras förutsättningar är helt olika.



De tre storstadslänen Stockholm, Skåne och Västra Götaland ligger som väntat i topp, och bildar tillsammans med Uppsala och Halland en topp-fem-lista. Att också dessa län blandar sig i toppstriden är inte heller oväntat, med tanke på att de innehåller stora städer och har relativt begränsad yta.

I tabellen nedan listas färdsträckorna med kollektivtrafik per capita i alla län åren 2010, 2019 och 2020. Vi visar både år 2019 och 2020 för att kunna fånga upp såväl de långsiktiga trenderna före pandemin som själva pandemins effekter. Det visar sig att färdsträckorna under åren 2010–2019 ökade i de flesta län. I Västernorrland och Norrbotten var de i stort sett oförändrade, och i Dalarna, Gävleborg och Värmland minskade de, liksom på Gotland.

Skillnaden i ökningstakt i övriga 15 län var mycket stor. Detta visar att offensiva satsningar från länstrafikbolagens sida att förbättra kollektivtrafiken kan göra stor skillnad.

Resesträcka i kollektivtrafiken: redovisning per län (mil/capita)			
Län	2010	2019	2020
Blekinge	96	119	80
Dalarna	118	59	49
Gotland	51	41	26
Gävleborg	92	84	61
Halland	103	179	114
Jämtland	78	102	64
Jönköping	59	79	57
Kalmar	73	112	72
Kronoberg	72	138	79
Norrbottn	62	61	41
Skåne	168	196	110
Stockholm	242	270	173
Södermanland	68	112	76
Uppsala	169	189	130
Värmland	104	88	33
Västerbotten	77	134	59
Västernorrland	65	65	42
Västmanland	48	88	52
Västra Götaland	132	167	113
Örebro	43	59	39
Östergötland	78	102	72
RIKET	242	265	181

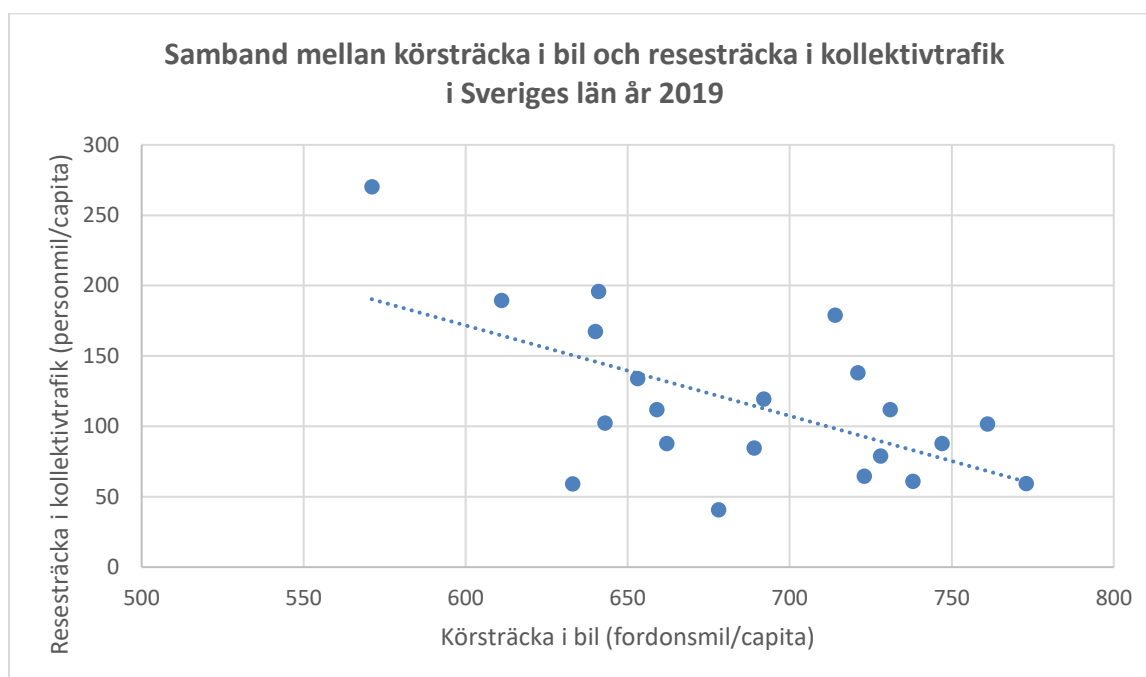
Vi såg i topplistan att färdsträckan per person med offentligt subventionerad kollektivtrafik är störst i län med storstäder, och i län där en stor andel av befolkningen bor i större städer. Men tabellen ovan där alla län redovisas i bokstavsordning gör det uppenbart att sambandet mellan befolkningens bosättningsmönster och färdsträckan i kollektivtrafik är inte är entydigt.

Det svårt att förklara utifrån bosättningsmönster varför en genomsnittlig invånare i Västerbotten år 2019 åkte 134 mil med kollektivtrafiken och en genomsnittlig invånare i Kronobergs län åkte 138 mil, medan en typisk invånare i Västernorrland endast åkte 65 mil och en typisk örebroare endast åkte 59 mil. Dessa exempel tyder på att kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds spelar stor roll för befolkningens beteendemönster.

Gröna Mobilister har undersökt kopplingen mellan den upplevda kvaliteten hos kollektivtrafiken och andelen resor med kollektivtrafiken, och har funnit ett tydligt samband. Detta redovisas i avsnittet om resvanor på sida 118.

Pandemiåret 2020 minskade resesträckan i kollektivtrafik i alla län. Procentuellt sett var minskningen störst i Västerbotten och minst i Dalarna. På riksplanet minskade resesträckan per capita med 32 procent från år 2019 till år 2020.

En flitigt diskuterad fråga är om satsningar på kollektivtrafik leder till minskande bilism. En sak är säker: det finns ett signifikant samband mellan resesträcka i kollektivtrafik och körsträcka i bil. I de län där en genomsnittlig invånare reser längre sträcka i kollektivtrafiken tenderar de att köra kortare sträcka i bil. (Körsträckorna redovisas länsvis under indikator H2C på sida 42–43.)



Lästips

Sambanden attraktiv kollektivtrafik och ökat resande i kollektivtrafiken beskrivs i Gröna Mobilisters artikel [Data visar att bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ](#), med [tillhörande PM](#) som beskriver dataunderlag och metod.

Måluppfyllelse: Resesträcka i kollektivtrafiken (H4)

Analys i sammanfattning

Redan år 2019 hade flera län kommit nära målet att färdsträckan i kollektivtrafik ska fördubblas från år 2010 till år 2030. Närmast hade Kronobergs län kommit, med en grad av måluppfyllelse på 91 procent. På riksplanet var måluppfyllelsen nio procent år 2019.

Eftersom målet definieras relativt har även glesbygdslän med begränsat resande med kollektivtrafik stora möjligheter att nå målet. Faktum är att det ofta är lättare att förbättra sig från en låg nivå på resande än från en hög. Spridningen mellan länen är mycket stor. Om alla länstrafikbolag satsade lika mycket som de bästa skulle det vara möjligt att nå detta fördubblingsmål på nationell nivå.

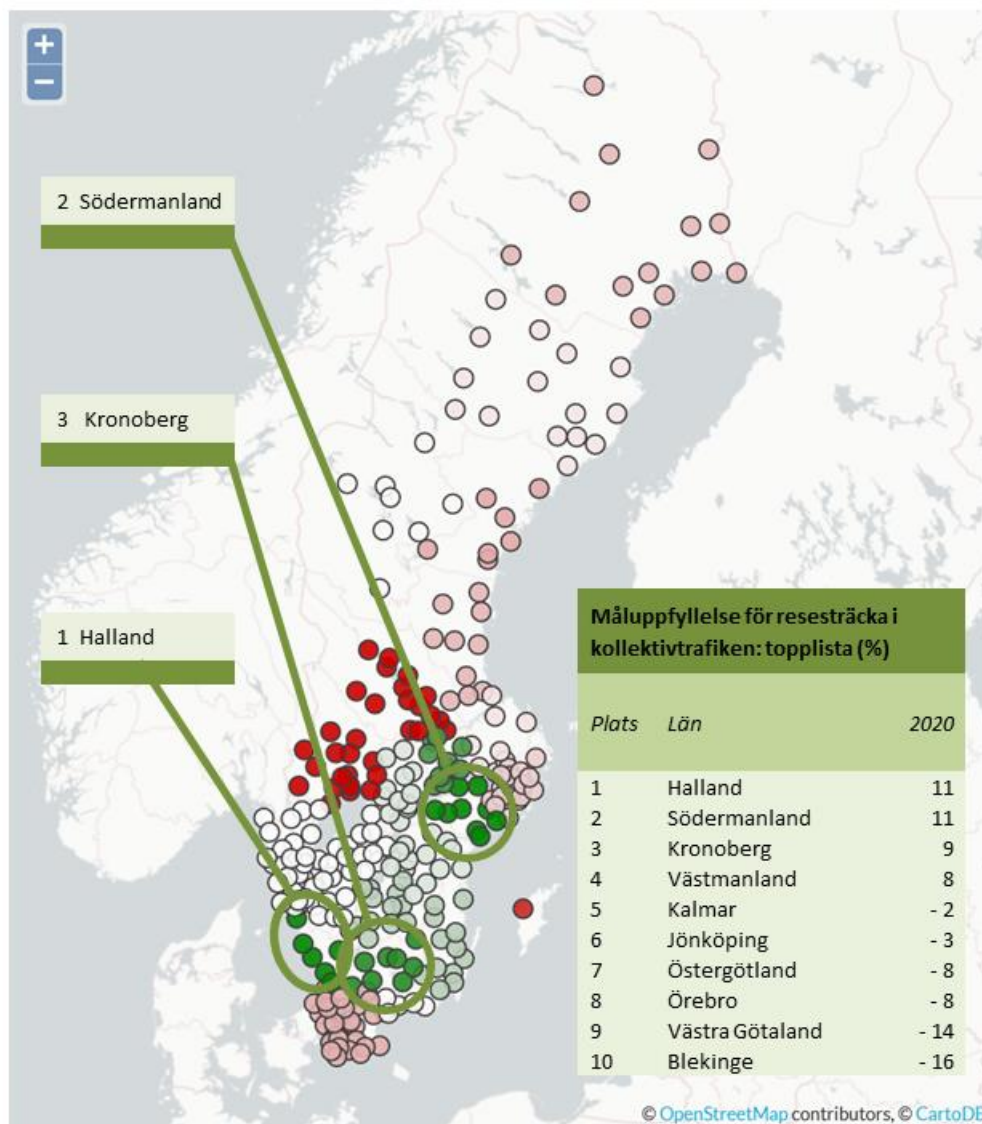
Covid-pandemin har dock huggit ett djupt hack i den positiva utvecklingskurvan. År 2019 uppvisade 15 av 21 län ökande resesträckor i kollektivtrafiken sedan år 2010; år 2020 fanns endast fyra sådana län kvar. Detta tapp går att hämta igen på några få års sikt, men det blir svårare att hinna nå målet till år 2030.

Bedömning



Trenden kan ej avgöras

På den [heat map](#) som visas nedan är kommuner som ligger i län som kommit nära målet att fördubbla färdsträckan per capita i kollektivtrafik markerade i grönt och kommuner som halkat efter i grad av måluppfyllelse markerade i rött, med vitt mitt emellan. Alla kommuner i ett givet län tilldelas samma grad av måluppfyllelse som länet som helhet. En tio-i-topplista med länen med högst grad av måluppfyllnad år 2020 visas också.



Värt att notera är att av de tre storstadslänen finns bara Västra Götaland med på tio-i-topplistan, och de återfinns först på plats nio. Vanligtvis är resandet med kollektivtrafik störst i storstadsområdena. Att Stockholm, Skåne och Västra Götaland hamnar långt ned på rankinglistan kan tolkas som att det är svårare att öka resandet från en hög nivå än från en lägre nivå.

Det faktum att alla län har stora möjligheter att uppnå målet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken åskådliggörs i nedanstående tabell. Vi visar graden av måluppfyllelse både år 2019 och 2020 för att kunna urskilja de långsiktiga trenderna före pandemin.

Vi finner län i norr som Jämtland och Västerbotten med stadigt ökande resesträckor, och vi finner ganska tätt befolkade län i söder med svagare utveckling.

Måluppfyllelse för resesträcka i kollektivtrafiken: redovisning per län (procent)			
Län	2014	2019	2020
Blekinge	22	25	- 16
Dalarna	7	- 50	- 59
Gotland	- 57	- 20	- 49
Gävleborg	- 16	- 8	- 34
Halland	68	74	11
Jämtland	13	30	- 17
Jönköping	24	34	- 3
Kalmar	17	53	- 2
Kronoberg	78	91	9
Norrbottn	- 8	- 1	- 33
Skåne	27	17	- 35
Stockholm	6	12	- 28
Södermanland	43	64	11
Uppsala	- 8	12	- 23
Värmland	- 6	- 16	- 68
Västerbotten	30	74	- 23
Västernorrland	10	0	- 36
Västmanland	2	84	8
Västra Götaland	11	27	- 14
Örebro	2	39	- 8
Östergötland	10	31	- 8
RIKET	3	9	- 25

När vi jämför måluppfyllelsen för 2014 och 2019 blir det uppenbart att resandet med länstrafikbolagen generellt sett ökar. Spridningen mellan länen är dock mycket stor. Om alla länstrafikbolag satsade lika mycket som de bästa skulle det vara möjligt att nå vårt fördubblingsmål på nationell nivå.

Covid-pandemin har dock huggit ett djupt hack i den positiva utvecklingskurvan. År 2019 uppvisade 15 av 21 län ökande resesträckor i kollektivtrafiken sedan år 2010; år 2020 fanns endast fyra sådana län kvar. Detta tapp går att hämta igen på några få års sikt, men det blir svårare att hinna nå målet till år 2030.

En intressant fråga är om satsningar på kollektivtrafik leder till minskande bilism. Vi såg på sida 56 att körsträckorna i bil tenderar att vara kortare i län där invånarna åker mycket kollektivtrafik. Ännu mer bestickande vore att påvisa ett dynamiskt samband mellan *ökande* kollektivtrafik och *minskande* bilism. Det går dock inte att se någon signifikant korrelation mellan hög grad av måluppfyllelse av index H4 under perioden 2010–2019 och minskande körsträckor under samma period (se indikator H2C på sida 40).



Övergripande nyckeltal

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/overgripande-nyckeltal/

Rörelser hos något av omställningens tre ben *Bilen*, *Bränslet* och *Beteendet* – eller rörelser hos flera ben tillsammans – gör att energianvändningen och växthusgasutsläppen från transportsektorn förändras. Denna statistik samlar vi i en grupp övergripande nyckeltal.

Energianvändning i transportsektorn (K1)

Analys i sammanfattning

Energimängden drivmedel per capita som används för transporter i Sverige minskar i långsam men stadig takt. Under åren 2010 – 2019 var minskningen 12 procent. Detta beror främst på att våra fordon blivit mer energieffektiva, men också på något minskande körsträckor per capita. År 2020 minskade energianvändningen ytterligare drygt sex procent som en följd av covid-pandemin. Drivmedelsleveranserna per capita är störst till Norrlands inland och till små kommuner med stora genomfartsleder som E4. Lägst är leveranserna till storstadsområdena, där avstånden är kortare och kollektivtrafiken bättre utbyggd. Drivmedelsanvändningen har minskat i flertalet län sedan år 2010, men skillnaderna mellan länen är påtagliga. Den största minskningen noterar vi i Kronobergs län, där den använda mängden drivmedelsenergi minskade med hela 38 procent under åren 2010–2020. Minskningen på drygt 27 procent fram till år 2019 kan sättas i samband med att marknadsandelen för Länstrafiken Kronoberg ökade kraftigt före pandemin och att resesträckorna i kollektivtrafiken nästan hann fördubblas.

Bedömning



Positiv trend

Denna indikator visar mängden drivmedelsenergi som har levererats till publika mackar eller till landbaserad kollektivtrafik inom kommunens eller länets gränser. Leveranser av fordonsgas ingår inte i statistiken. Eftersom man långt ifrån alltid tankar sin bil i hemkommunen speglar denna statistik inte alltid kommuninvånarnas beteende. Dessutom tillkommer effekten av genomfartstrafik som stannar i kommunen och tankar. Dessa faktorer snedvrider statistiken främst i små kommuner, medan den länsvisa statistiken bör ge en hyfsat trovärdig bild av beteendet på regional nivå.

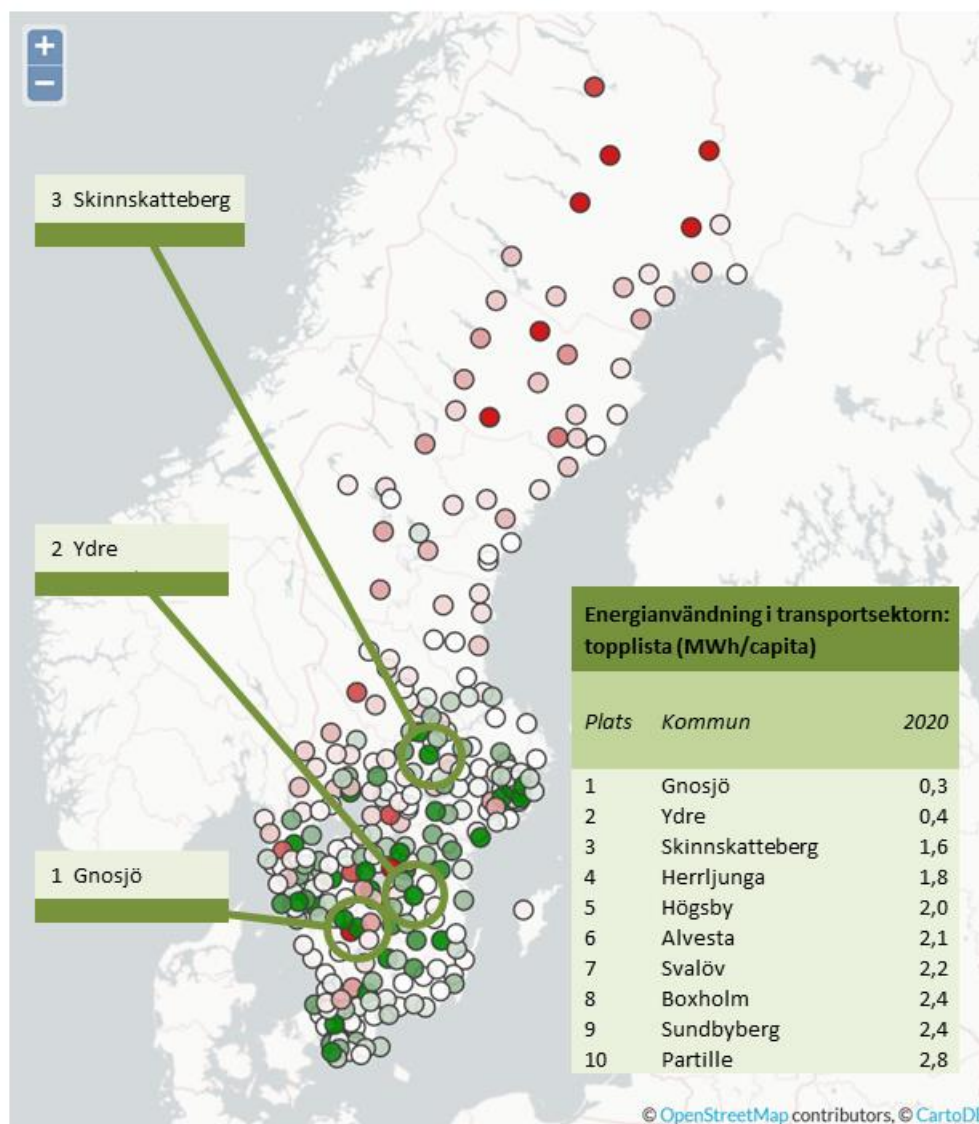
På [nationell nivå](#) minskade energianvändningen 12 procent från år 2010 till år 2019, från 9,4 MWh per capita till 8,2 MWh per capita. Detta förhållande speglar det faktum att fordonen på våra vägar blivit mer energieffektiva, vilket speglas i minskande [genomsnittliga koldioxidutsläpp](#) ur avgasröret. Minskande [körsträckor i personbil](#) per capita bidrar också till minskande energianvändning, men endast på marginalen eftersom körsträckan per capita endast minskade drygt en procent under åren 2010 – 2019.

År 2020 minskade energianvändningen per capita ytterligare drygt sex procent som en följd av covid-pandemin. Det kommer förmodligen att visa sig att energianvändningen ökade igen åren 2021–2022. Det går ännu inte att sätta in dessa förändringar i ett längre perspektiv, utan får ses som hack i kurvan.

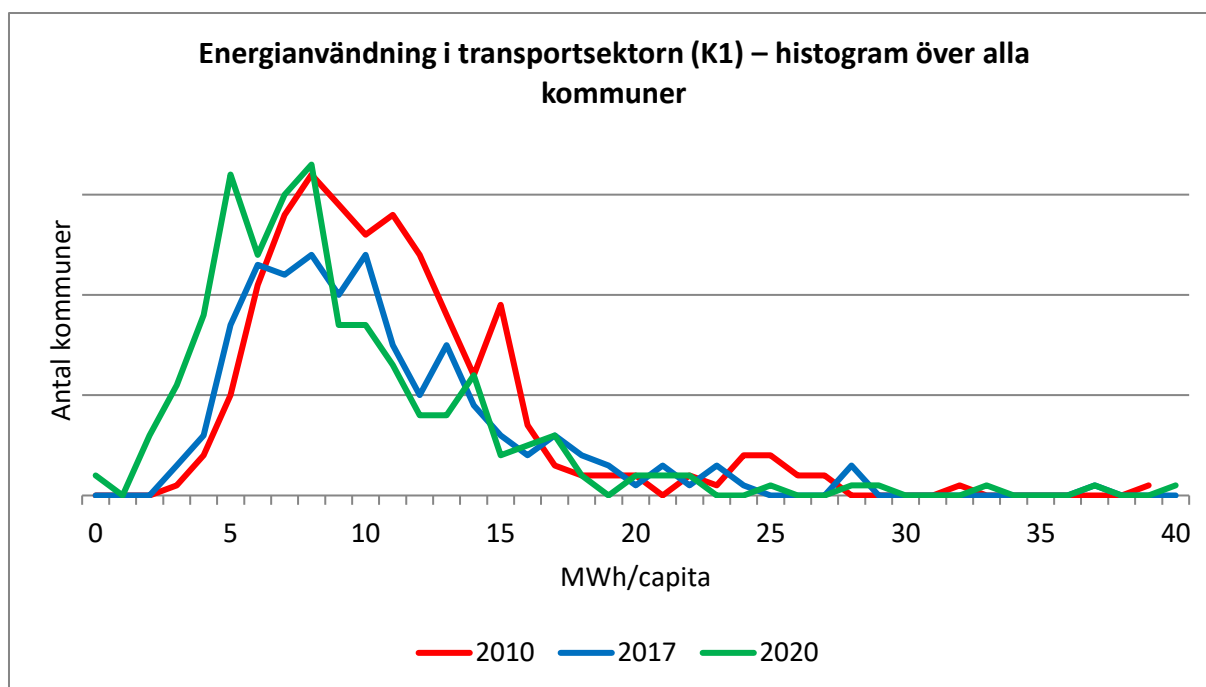
Föga förvånande är drivmedelsleveranserna per capita störst till Norrlands inland och till små kommuner med stora genomfartsleder som E4, vilket framgår av den [heat map](#) som visas nedan, där kommuner med låg energianvändning är gröna, och de med hög energianvändning är röda, med vitt mitt emellan. Lägst är drivmedelsleveranserna till storstadsområdena, där avstånden är kortare och kollektivtrafiken bättre utbyggd. På grund av att statistiken inte speglar beteendet hos invånarna i små kommuner på ett trovärdigt sätt avstår vi från att i övrigt göra en alltför djupgående tolkning av denna [heat map](#).

Vi markerar trots allt de tre toppkommunerna där den minsta mängden drivmedel tankats per capita, och en motsvarande tio-i-topplista. På motsvarande sätt visar vi i tabellerna nedan den kommun i respektive län och kommungrupp där den minsta mängden drivmedel tankats. Vi gör detta i analogi med redovisningen av övriga indikatorer i denna rapport, men upprepar att det inte går att värdera och rangordna kommunerna utifrån dessa data.

De mycket låga drivmedelsleveranserna till de kommunerna på topplistan måste förklaras antingen med bristfällig statistik, eller bristfälliga tankmöjligheter som gör att invånarna företrädesvis tankar i andra kommuner än sin hemkommun. Detta fenomen bör vara vanligt i pendlingskommuner.



Den relativa fördelningen av drivmedel på olika kommuner har varit sig lik sedan år 2010. Inga påtagliga strukturella förändringar går att skönja i nedanstående histogram, utöver att tyngdpunkten på fördelningen flyttat sig mot lägre energiförbrukning. Detta är tydligt i synnerhet för pandemiåret 2020.



På länsnivå ser vi i tabellen nedan att Norrbotten sticker som det län dit mest drivmedelsenergi per capita levereras. Det är föga förvånande med tanke på de stora avstånden. Flera andra län i den norra delen av Sverige ligger också högt vad gäller drivmedelsanvändning, medan mer tätbefolkade län i södra halvan av landet naturligt nog ligger under genomsnittet för riket.

Energianvändning i transportsektorn: redovisning per län (MWh/capita)				
Län	2010	2020	Kommun med lägst energi- användning	2020
Blekinge	9,5	7,8	Ronneby	6,4
Dalarna	12,1	9,7	Smedjebacken	3,8
Gotland	8,7	9,3	Gotland	9,3
Gävleborg	14,0	9,8	Hofors	5,8
Halland	10,7	7,8	Kungsbacka	5,5
Jämtland	13,5	10,6	Bräcke	6,4
Jönköping	11,4	12,2	Gnosjö	0,3
Kalmar	i.u.	7,0	Högsby	2,0
Kronoberg	11,2	6,9	Alvesta	2,1
Norrbotten	13,3	16,2	Haparanda	8,3
Skåne	8,3	6,1	Svalöv	2,2
Stockholm	7,0	5,0	Stockholm	2,9
Södermanland	9,7	6,8	Oxelösund	3,4
Uppsala	9,0	6,2	Knivsta	4,4
Värmland	12,4	11,2	Hammarö	3,8

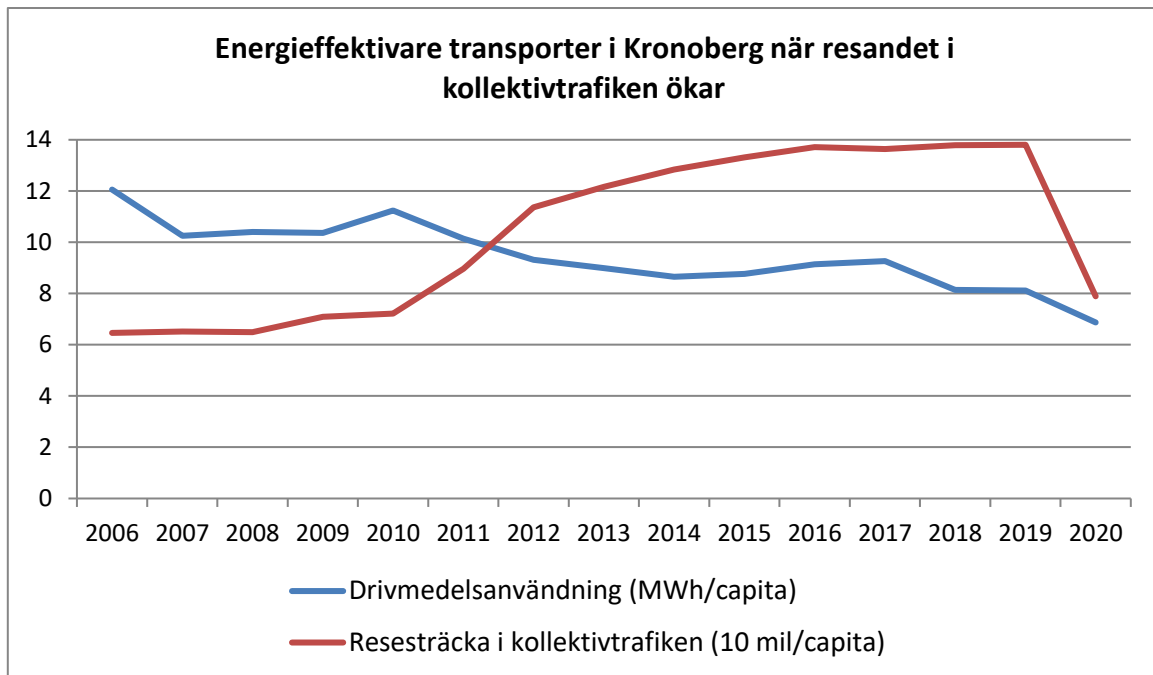
Västerbotten	10,4	10,8	Umeå	8,3
Västernorrland	14,4	10,4	Timrå	7,3
Västmanland	9,6	7,4	Skinnskatteberg	1,6
Västra Götaland	10,0	7,3	Herrljunga	1,8
Örebro	10,4	7,9	Ljusnarsberg	4,5
Östergötland	9,6	6,1	Ydre	0,4
RIKET	9,5	7,4	Gnosjö	0,3

Det kan vara mer intressant att analysera förändringar än nivåer.

Drivmedelsanvändningen har minskat i de flesta län mellan åren 2010 och 2020, vilket speglar trenden på riksnivå. Skillnaderna mellan olika län är dock påtaglig vad gäller förändringstakten. Den största minskningen noterar vi i Kronobergs län, där den använda mängden drivmedelsenergi minskade med hela 38 procent under åren 2010–2020.

Minskningsen i Kronoberg på drygt 27 procent från år 2010 till år 2019 kan troligtvis sättas i samband med att marknadsandelen för länstrafiken fram till dess ökade påtagligt, liksom resesträckorna i kollektivtrafiken (se avsnittet om index H4 på sida 51–59). Sedan kom covid-pandemin år 2020, och resandet med kollektivtrafiken sjönk drastiskt i Kronoberg, liksom i alla andra län. Det är dock värt att notera i diagrammet nedan att i Kronoberg var resesträckan i kollektivtrafiken *större* under pandemiåret 2020 än den var år 2010.

Mer exakt ökade [resesträckan per person och år](#) med Länstrafiken Kronoberg från 65 mil per år 2006 till 138 mil år 2019, för att sjunka till 79 mil år 2020. Enligt Svensk Kollektivtrafiks [Kollektivtrafikbarometer](#) ökade kollektivtrafiken i Kronoberg sin marknadsandel från 11 procent år 2012 till 14 procent år 2019, och sjönk sedan tillbaka till 11 procent år 2020 och 9 procent år 2021.



Kronoberg är intressant som exempel eftersom det är det län där drivmedelsanvändningen minskade mest och resesträckorna i kollektivtrafiken ökade mest under åren 2010 – 2019. Generellt sett går det dock *inte* att se någon signifikant korrelation bland alla län mellan ökande resesträckor i kollektivtrafiken och minskande drivmedelsleveranser. Det måste också påpekas att körsträckorna i bil i Kronoberg inte minskat alls lika mycket som drivmedelsleveranserna (se indikator H2C på sida 40). Detta tyder på att andra faktorer än ändrade resvanor bidrar till den minskande användningen av drivmedel. Det kan också finnas fel i det statistiska underlaget till någon av indikatorerna.

Enskilda kommuner i Kronobergs län sticker ut i positiv bemärkelse och bidrar till de alltmer energieffektiva transporterna. Lessebo är en liten pendlingskommun med knappt 9 000 invånare med tätorten 36 km från Växjö, dit det finns tågförbindelse. Andelen resor med bil är mycket lägre här (59 procent) än bland nästan alla liknande pendlingskommuner.

I nedanstående tabell visas användningen av drivmedelsenergi i olika typer av kommuner, uppdelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Som väntat ökar energianvändningen ju längre ut i glesbygden vi rör oss.

Störst är minskningen av den tankade mängden drivmedel i storstäderna (kommungrupp A1), där den har halverats från år 2010 till år 2020. Olika typer av pendlingskommuner ligger också högt i listan över de kommungrupper dit den levererade drivmedelsenergin minskat mest. I små och medelstora städer är minskningen inte lika påtaglig, och i landsbygdskommunerna är den nästan obefintlig. Dessa mönster stöder tanken att det finns en koppling till

kollektivtrafiken, som förmodligen har bäst chanser att förändra resvanor i storstäder och pendlingskommuner.

Vi får dock inte glömma att ett annat möjligt skäl till förändringarna kan vara en ändrad fördelning av tankstationer på olika kommuntyper, och därmed sammanhängande förändringar i tankningsvanor. De som pendlar i bil till en mellanstor stad kanske numera i högre grad tankar där än i sin hemkommun.

Energianvändning i transportsektorn: redovisning per kommungrupp (MWh/capita)

Kommungrupp	2010	2020	Kommun med lägst energi- användning	2020
A1. Storstäder	6,8	3,4	Stockholm	2,9
A2. Pendlingskommun nära storstad	7,9	5,8	Partille	2,8
B3. Större stad	9,9	8,4	Trollhättan	5,0
B4. Pendlingskommun nära större stad	9,9	7,5	Alvesta	2,1
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	12,0	8,3	Herrljunga	1,8
C6. Mindre stad/tätort	11,1	8,9	Katrineholm	5,0
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	10,8	7,2	Gnosjö	0,3
C8. Landsbygdskommun	14,3	14,2	Dals-Ed	4,8
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	16,4	11,3	Sotenäs	6,2
RIKET	9,5	7,4	Gnosjö	0,3

Växthusgasutsläpp från transportsektorn (K3 och K4)

Analys i sammanfattning

Växthusgasutsläppen från transportsektorn minskar i stadig takt i alla län och i alla typer av kommuner. Skälet är främst att inblandningen av biodrivmedel har ökat i stadig takt. En långsamt minskande användning av drivmedelsenergi bidrar också.

Bedömning



Positiv trend

Denna indikator visar de sammanlagda växthusgasutsläppen från de transporter som sker inom kommunens gränser. Underlaget till denna indikator används till att beräkna den lokala graden av uppfyllelse av transportsektorns klimatpåverkan, som redovisas i index H0 på sida 24–29.

Klimatmålet H0 är definierat utan hänsyn tagen till eventuella förändringar i folkmängd. Här redovisas utsläppen per capita för att göra det möjligt att jämföra kommuner, län och kommungrupper med varandra.

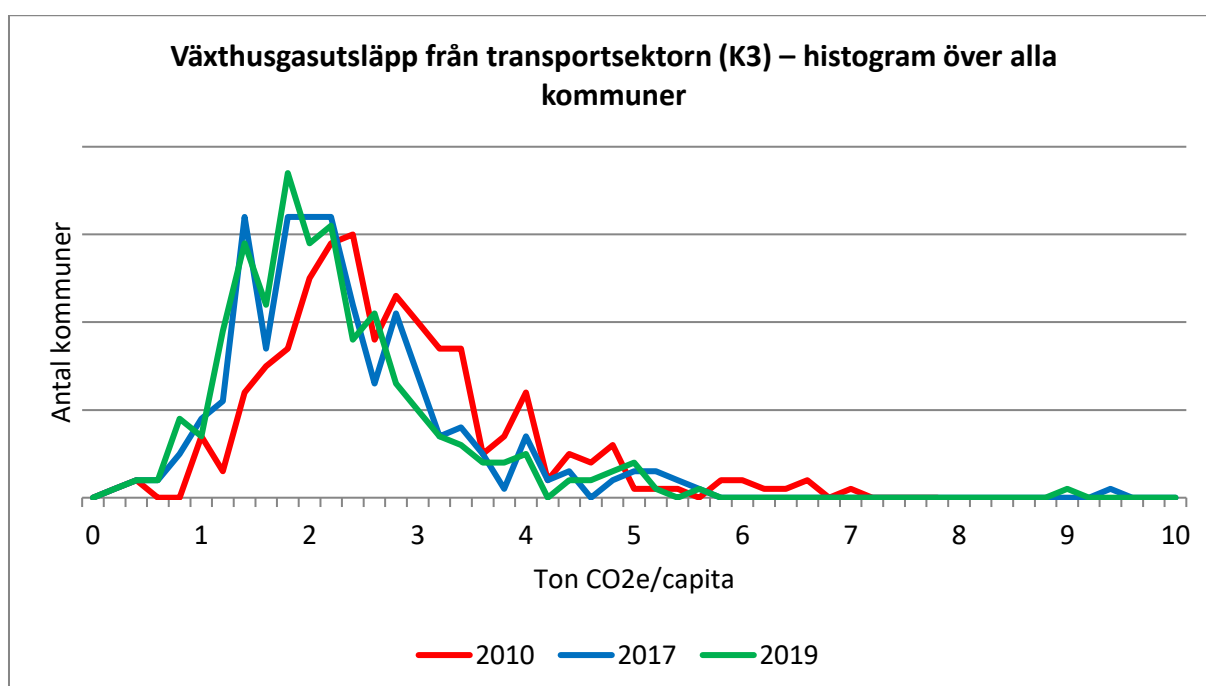
Det måste dock understrykas att dessa jämförelser inte kan användas för att jämföra och bedöma beteendet hos invånarna i olika kommuner, eftersom genomfartstrafiken får stort genomslag i statistiken, och eftersom invånare i en kommun ofta kör i andra kommuner, till exempel vid arbetspendling. Genomfartstrafikens betydelse blir uppenbar i fallet Ödeshög. Denna kommun har överlägset störst utsläpp per capita, men endast på grund av att det är en liten kommun som korsas av Europaväg E4.

Det bör också poängteras att växthusgasutsläpp tilldelas kommunerna genom modellberäkningar snarare än direkta mätningar, även om modellen så klart bygger på empiriska data om kommunen. Detta innebär att utsläppsstatistiken kan ändras retroaktivt när modellen förfinas. Det skedde till exempel när större hänsyn nyligen började tas till att andelen biodrivmedel i busstrafiken ökat snabbt. Detta ger nu genomslag i [snabbt sjunkande växthusgasutsläpp](#) från bussarna i alla kommuner.

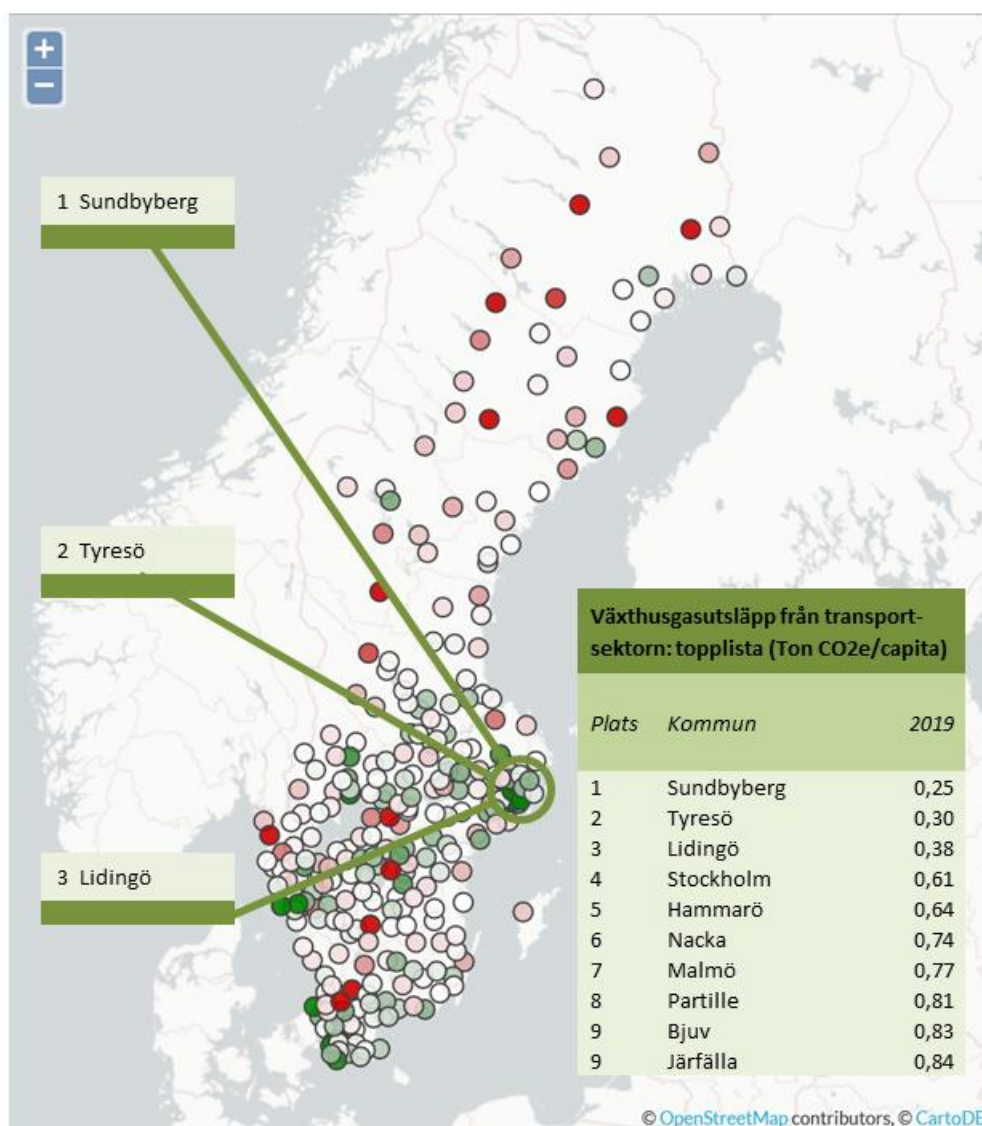
I den officiella territoriella statistiken anses användandet av sådana biodrivmedel inte bidra med några växthusgasutsläpp från transportsektorn alls. Växthusgasutsläppen vid produktionen av biodrivmedlen får hänföras till utsläpp från industri i Sverige eller utomlands, och eventuellt minskad mängd biomassa på

grund av uttag av råvara får hänföras till utsläppen på grund av ändrad markanvändning.

I figuren nedan visas histogram över de samlande utsläppen från transportsektorn i alla Sveriges 290 kommuner. Det är tydligt att de [sammanlagda utsläppen i Sverige](#) minskade från år 2010 till år 2017, och ytterligare något från år 2017 till år 2019. Strukturen hos fördelningen av utsläppen över kommunerna förblir ungefär densamma. Mekanismerna bakom de minskande växthusgasutsläppen förefaller alltså främst vara generella, och bara i begränsad mån bero på lokala faktorer. Data för år 2020 och 2021 är ännu inte tillgängliga.



I den [heat map](#) som visas nedan är kommuner med låga utsläpp från transportsektorn markerade i grönt, kommuner med höga utsläpp i rött, med vita mitt emellan. Tättbefolkade kommuner med små avstånd eller mycket pendling med kollektivtrafik dominerar topplistan av kommuner med låga utsläpp.



Motsvarande data som enbart gäller [utsläpp från vägtrafiken](#) går att se och ladda ned på webben, liksom [utsläpp uppdelade på olika fordonstyper](#) i vägtrafiken.

När vi grupperar kommunerna på länsnivå minskar den snedvridande effekten av genomfartstrafik och resande över kommungränserna. Det blir lättare att jämföra invånarnas beteende i olika delar av landet – vilket så klart beror på förutsättningarna de lever under. I tabellen nedan framgår att utsläppen av naturliga skäl är lägst i storstadslänen, och högst i län med gles befolkning och få större städer. Utsläppen har minskat i ungefär samma mån i alla län sedan år 2010.

Växthusgasutsläpp från transportsektorn: redovisning per län (Ton CO ₂ e/capita)				
Län	2010	2019	Kommun med lägst utsläpp	2019
Blekinge	1,95	1,63	Karlskrona	1,25
Dalarna	2,42	1,80	Avesta	1,34
Gotland	3,06	3,01	Gotland	3,01
Gävleborg	2,83	2,00	Sandviken	1,38
Halland	2,75	2,03	Halmstad	1,72
Jämtland	3,07	2,24	Östersund	1,18
Jönköping	2,74	2,05	Tranås	1,10
Kalmar	2,46	1,92	Kalmar	1,44
Kronoberg	2,87	2,10	Växjö	1,26
Norrbottn	2,86	2,36	Boden	1,34
Skåne	1,96	1,42	Malmö	0,77
Stockholm	1,42	0,98	Sundbyberg	0,23
Södermanland	2,54	1,95	Gnesta	1,21
Uppsala	2,31	1,73	Uppsala	1,04
Värmland	2,42	1,87	Hammarö	0,64
Västerbotten	2,32	1,95	Umeå	1,27
Västernorrland	2,42	1,89	Sundsvall	1,55
Västmanland	2,15	1,58	Västerås	1,21
Västra Götaland	2,09	1,56	Partille	0,81
Örebro	2,39	1,70	Karlskoga	1,31
Östergötland	2,47	1,74	Vadstena	1,14
RIKET	2,18	1,59	Sundbyberg	0,23

I tabellen nedan grupperar vi stället kommunerna enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Även här ser vi en någorlunda homogen minskning av utsläppen i alla kommuntyper mellan åren 2010 och 2019. Generellt sett ökar utsläppen per person ju längre ut på landsbygden vi rör oss, när vi rör oss nedåt i tabellen från kommungrupp A1 till C9.

**Växthusgasutsläpp från transportsektorn: redovisning per kommungrupp
(CO₂e/capita)**

<i>Kommungrupp</i>	<i>2010</i>	<i>2019</i>	<i>Kommun med lägst utsläpp</i>	<i>2019</i>
A1. Storstäder	1,10	0,72	Stockholm	0,61
A2. Pendlingskommun nära storstad	1,93	1,38	Sundbyberg	0,23
B3. Större stad	1,98	1,40	Lund	0,92
B4. Pendlingskommun nära större stad	2,76	2,12	Hammarö	0,64
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	2,84	2,21	Munkfors	1,04
C6. Mindre stad/tätort	2,51	1,99	Karlskrona	1,25
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	2,80	2,21	Vadstena	1,14
C8. Landsbygdskommun	2,94	2,37	Ludvika	1,41
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	3,73	3,00	Leksand	1,78
RIKET	2,18	1,59	Sundbyberg	0,23

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Glesbygden och storstaden leder omställningen av transportsektorn](#)



Bilen

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/bilen/

Indikatorer kopplade till fordonen - även cyklar, bussar och lastbilar

Andel fossiloberoende fordon (**B1C**, **B1D**, **B1I** och **B1J**)

Analys i sammanfattning

Andelen fossiloberoende personbilar i trafik ökade snabbt fram till år 2011, främst tack vare den stora försäljningen av etanolbilar. Sedan stagnerade utvecklingen. De senaste åren har försäljningen av laddbara bilar tagit fart, vilket inneburit att andelen fossiloberoende bilar återigen ökar, för att nå drygt 10 procent i riket som helhet år 2021.

Denna siffra innefattar inte dieslbilar som kan köras på förnybar diesel HVO100, eftersom de inte registreras separat i vägtrafikregistret. Allt fler nya dieslbilar är godkända för HVO100. Det säljs också biogasbilar och etanolbilar, men inte alls så många som elbilar och laddhybrider. De laddbara bilarna utgjorde 43 procent av nybilsförsäljningen år 2021.

Spridningen mellan kommunerna vad gäller andelen laddbara nya bilar är stor. Andelen är störst i storstadsområdena, men nådde hela 30 procent i genomsnitt år 2021 bland de utpräglade landsbygdskommunerna. Andelen översteg 50 procent i så små kommuner som Lekeberg, Berg, Åre och Krokom, som alla ligger långt från storstaden.

Skillnaden mellan norra och södra Sverige är inte påfallande stor när det gäller försäljningen av laddbara bilar. Andelen sådana nya bilar var högst i Stockholms län år 2021 med 50 procent, och näst högst i Uppsala län med 43 procent. Men redan på tredje plats kom Västerbotten med 41 procent. Personbilsparken i hela Sverige är på väg att elektrifieras.

Bedömning



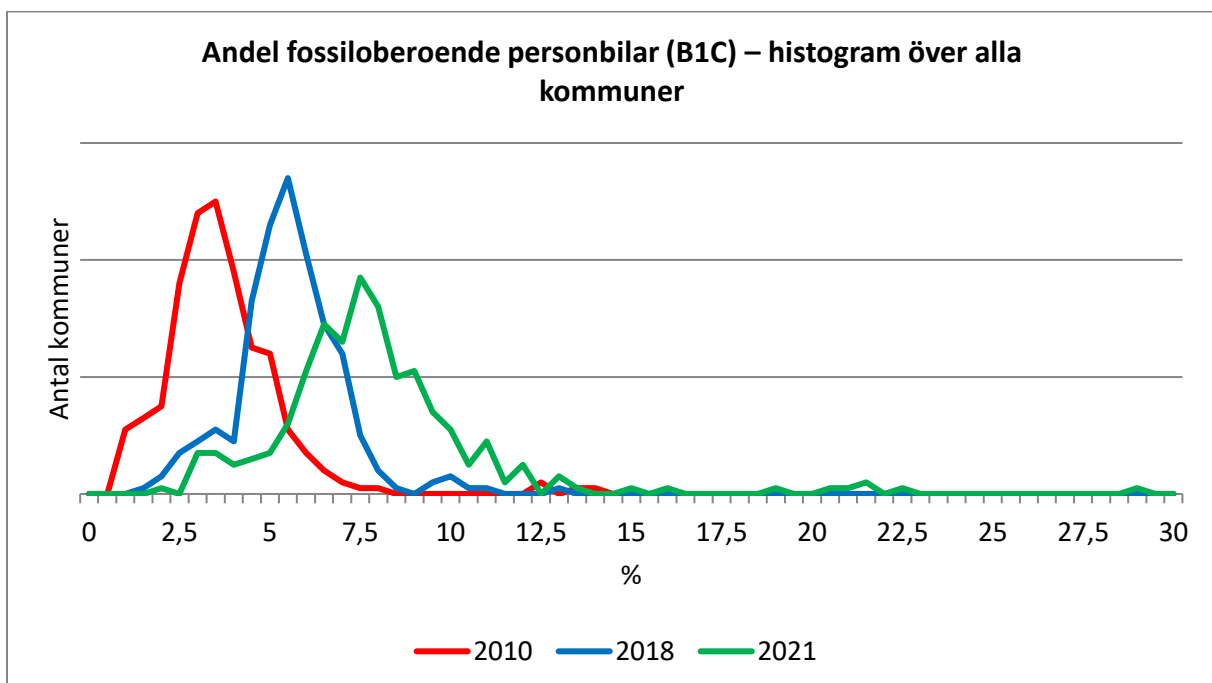
Positiv trend

Personbilarna står för [drygt 60 procent](#) av utsläppen från de inrikes transporterna i Sverige. För att vi ska lyckas minska dessa utsläpp med 70 procent till år 2030 enligt klimatlagens mål måste personbilsflottan bli fossiloberoende inom några få år.

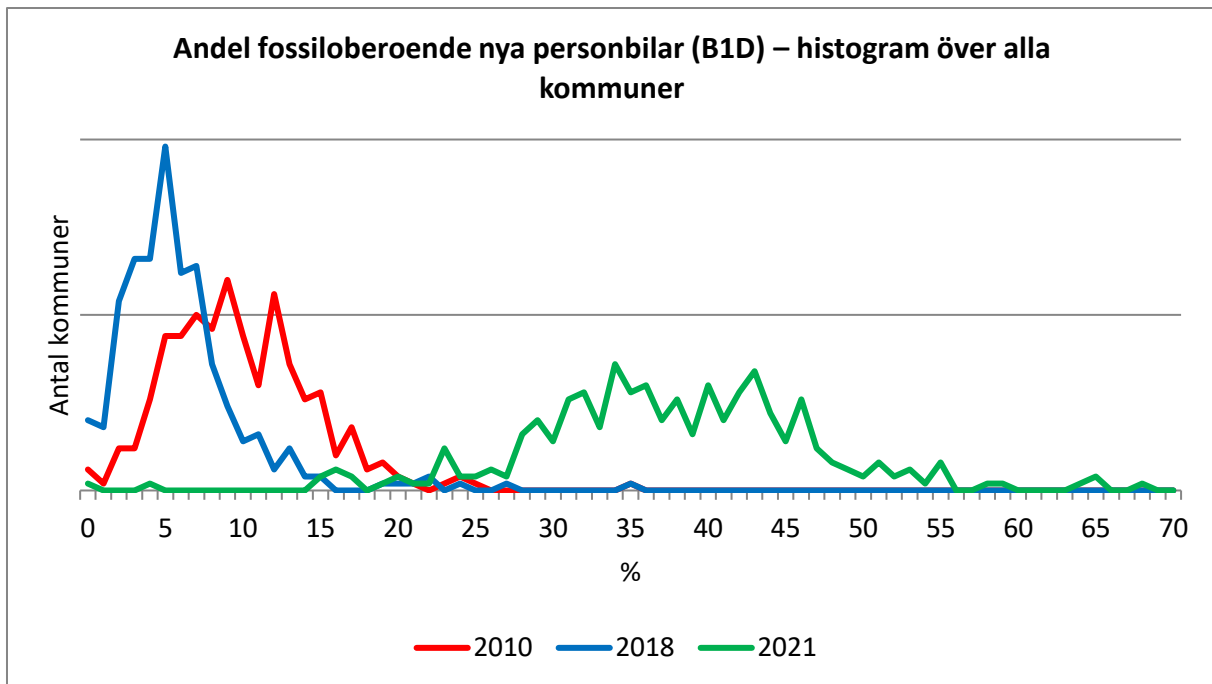
Vi säger att en personbil är fossiloberoende om den är godkänd för ett drivmedel som är förnybart till minst 75 energiprocent, och som går att tanka på minst 50 publika påfyllnadsplatser som är någorlunda jämnt utspridda över landet. I praktiken innebär detta att vi kallar etanolbilar, fordonsgasbilar, laddhybrider och elbilar fossiloberoende, liksom dieslbilar som är godkända att köras på förnybar diesel HVO100.

Vid slutet av år 2021 fanns cirka 185 000 etanolbilar i Sverige, 40 000 gasbilar, 110 000 elbilar och 190 000 laddhybrider. [Tillsammans utgör de](#) 10,5 procent av personbilsflottan. Dessutom finns många dieslbilar som är godkända för förnybar diesel HVO100. Dessa registreras inte separat i vägtrafikregistret, och vi saknar därför information om hur många de är.

I histogrammet nedan visas hur fördelningen över alla 290 kommuner av andelen fossilberoende personbilar i trafik har utvecklats sedan år 2010. Statistiken utgår från den kommun där bilen är registrerad. Spridningen mellan kommunerna är stor: det finns flera kommuner där färre än tre procent av bilarna är fossilberoende, och flera kommuner där andelen är [högre än 20 procent](#). I verkligheten är den fossilberoende andelen bilar ännu högre, på grund av alla dieslbilar som är godkända för HVO100.

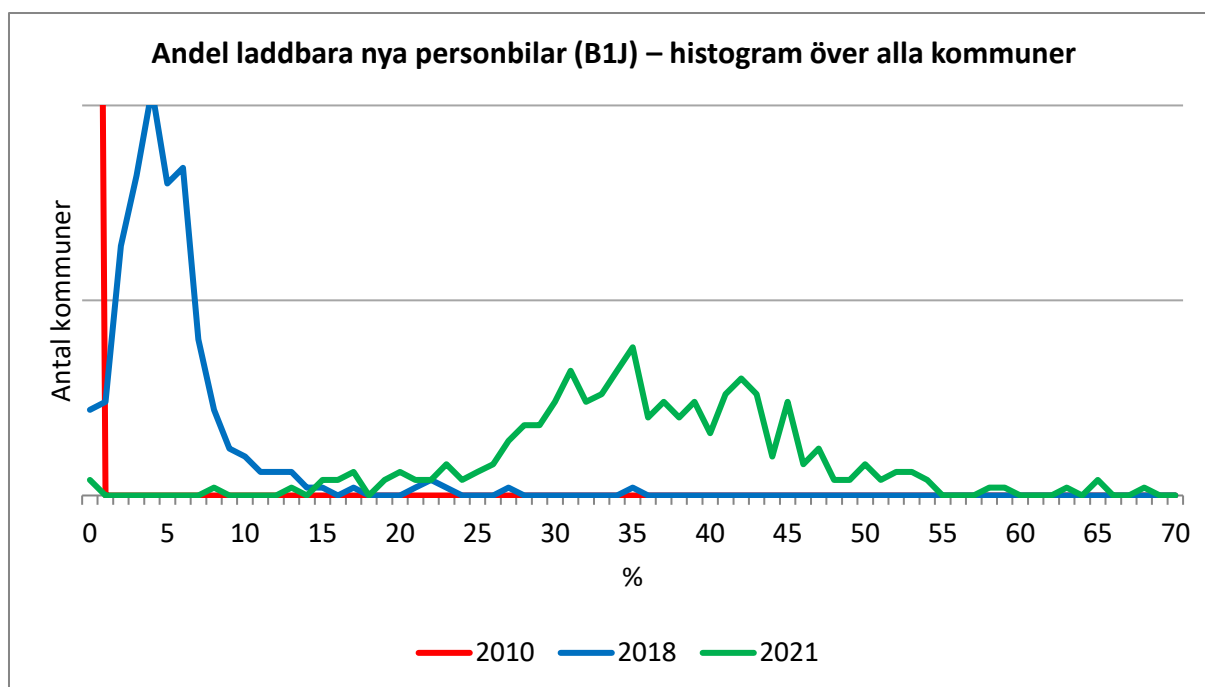


Den allt större spridningen mellan kommunerna vad gäller andelen fossilberoende bilar i trafik beror på en ännu större och ökande spridning i nybilsförsäljningen. Denna spridning beror på den snabbt ökande försäljningen av elbilar och laddhybrider, där vissa kommuner ligger lite före de andra, vilket ger stort utslag i andel sålda laddbara bilar. Detta syns tydligt i nedanstående histogram.



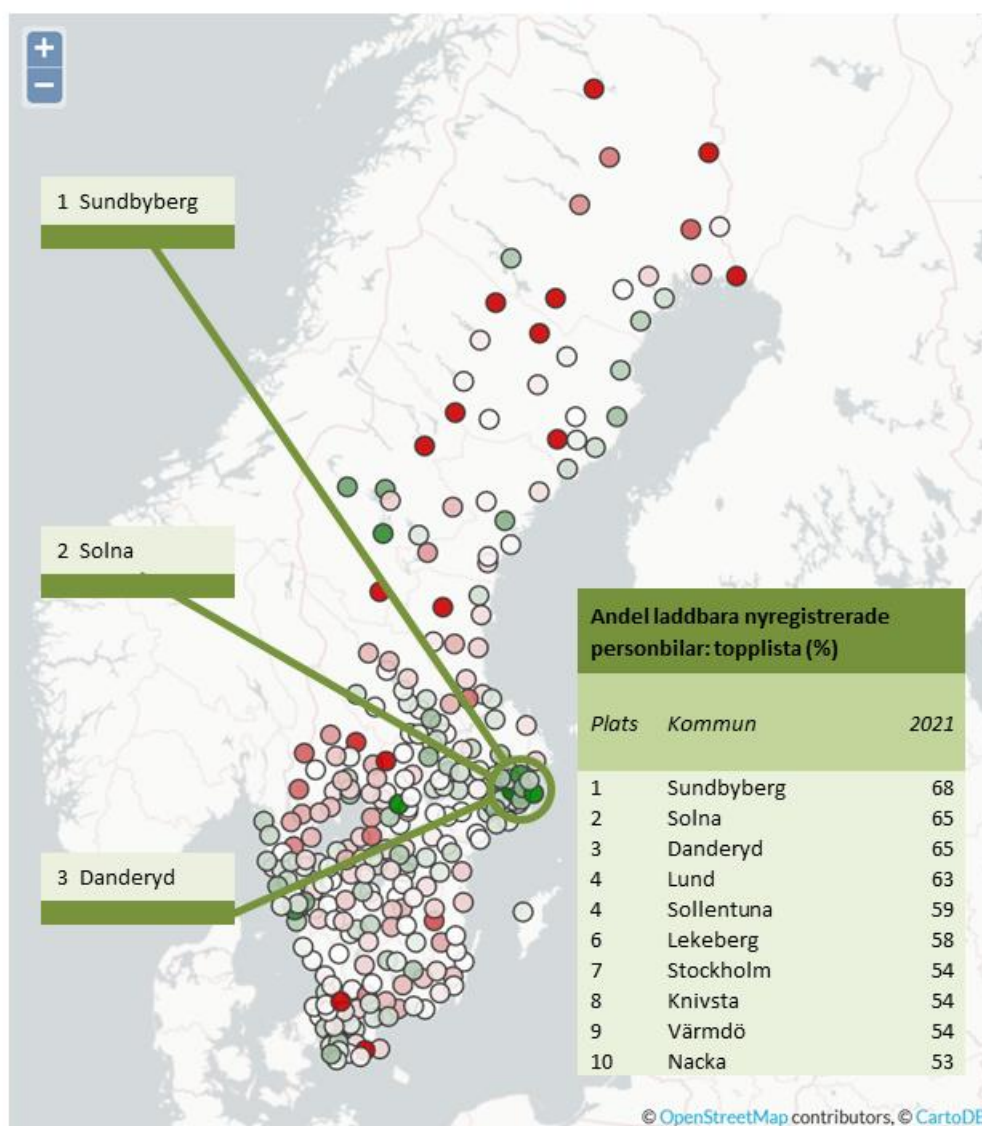
Det är värt att notera i histogrammet ovan att andelarna fossiloberoende nyregistrerade bilar var större år 2010 än 2018. Andelen ökade snabbt fram till år 2011, främst tack vare den stora försäljningen av etanolbilar. Sedan bromsade utvecklingen in. De senaste åren har [försäljningen av laddbara bilar](#) tagit fart, vilket inneburit att andelen fossiloberoende bilar i nybilsförsäljningen återigen börjat öka. [År 2021 såldes](#) cirka 78 000 laddhybrider, 58 000 elbilar, 1 500 biogasbilar och 1 200 etanolbilar.

På grund av att de laddbara bilarna i nuläget styr utvecklingen mot en fossiloberoende personbilsflotta fokuserar vi på dem under resten av detta avsnitt. Utvecklingen har gått fort, vilket syns i histogrammet nedan. År 2010 såldes endast 38 elbilar i Sverige, och inga laddhybrider. År 2021 stod dessa biltyper för 43 procent av hela nybilsförsäljningen. År 2010 registrerades laddhybrider eller elbilar endast i fyra kommuner. År 2021 registrerades sådana fordon i alla kommuner utom två.



I den [heat map](#) som visas nedan syns att andelen laddbara i bilar i nybilsförsäljningen är högst i storstadsområdena i och låg flera glesbygdskommuner i norra Sverige. Grönt motsvarar hög andel, rött låg andel, med vitt mitt emellan. På tio-i-topplistan syns att andelen laddbara nya bilar är högst i Storstockholm. Allra högst ligger [Sundbyberg](#) med 68 procent sådana nya bilar. [Lund](#) klämmer sig in bland kommunerna kring Stockholm på plats fyra med 63 procent, och lilla [Lekeberg](#) hamnar på plats sex med 58 procent.

Hyrbilsföretag och leasingföretag tenderar att ligga i framkant i utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta. Den höga andelen laddbara nya bilar i [Solna](#) kan delvis förklaras med att många hyrbilar är registrerade där. Den höga andelen i Lund kan delvis förklaras med att ett större leasingföretag flyttade dit från Malmö år 2011.



I tabellen nedan visas andelen laddbara nyregistrerade personbilar uppdelad per län. Vi ser hur snabbt elektrifieringen går genom att jämföra med år 2018. Då låg Stockholms län *i topp* med knappt nio procent laddbara nya bilar, år 2021 låg Gävleborg *lägst* med knappt 29 procent. I nästan alla län finns minst en kommun med över 40 procent laddbara bilar i försäljningen. Även om Gävleborg halkat efter något på länsnivå finner vi där en kommun som [Nordanstig](#) med 42 procent laddbara nya bilar.

Skillnaden mellan norra och södra Sverige är inte påfallande stor när det gäller försäljningen av laddbara bilar. Andelen sådana nya bilar var högst i Stockholms län år 2021 med 50 procent, och näst högst i Uppsala län med 43 procent. Men redan på tredje plats kom Västerbotten med 41 procent.

I Norrbotten har vi [Arjeplog](#) med knappt 46 procent laddbara bilar bland nyregistreringarna år 2021, och i Jämtland finner vi [Berg](#) med knappt 53 procent. Det är uppenbart att vi passerat den tröskel där laddbara bilar blir ett attraktivt alternativ i alla delar av landet, i alla typer av kommuner.

Andel laddbara nya personbilar: redovisning per län (procent)				
Län	2018	2021	Kommun med högst andel laddbara nya personbilar	2021
Blekinge	7,4	34,2	Sölvesborg	42,2
Dalarna	5,2	37,0	Säter	46,7
Gotland	6,3	39,4	Gotland	39,4
Gävleborg	5,4	28,9	Nordanstig	42,0
Halland	5,7	38,1	Kungsbacka	45,4
Jämtland	4,8	33,1	Berg	52,5
Jönköping	5,8	34,2	Vaggeryd	43,7
Kalmar	6,2	30,7	Borgholm	36,5
Kronoberg	6,8	37,6	Lessebo	45,5
Norrbottn	3,7	33,4	Arjeplog	45,8
Skåne	6,2	38,3	Lund	63,4
Stockholm	8,7	50,3	Sundbyberg	67,8
Södermanland	6,4	38,0	Eskilstuna	42,3
Uppsala	7,3	43,3	Knivsta	53,9
Värmland	6,0	31,1	Hammarö	46,0
Västerbotten	5,7	40,8	Robertsfors	46,7
Västernorrland	5,8	33,4	Kramfors	48,8
Västmanland	6,3	40,2	Skinnskatteberg	47,4
Västra Götaland	6,7	40,1	Mölnadal	52,4
Örebro	6,7	35,3	Lekeberg	58,0
Östergötland	6,7	37,9	Mjölby	45,5
RIKET	6,6	43,3	Sundbyberg	67,8

I tabellen nedan visas andelen laddbara personbilar bland nyregistreringarna i olika typer av kommuner, uppdelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Andelen närmar sig 50 procent i storstadsområdena (kommungrupp A1 och A2) och sjunker något ju längre ut mot landsbygden vi rör oss. Men även i de utpräglade landsbygdskommunerna är andelen så hög som 29 procent. Och i alla kommungrupper finns enskilda kommuner med en andel laddbara bilar i försäljningen som nådde 45 procent eller mer år 2021. Andelen översteg 50 procent i så små kommuner som [Berg](#), [Krokom](#), [Lekeberg](#) och [Åre](#), som alla ligger långt från storstaden.

Andel laddbara nya personbilar: redovisning per kommungrupp (procent)

Kommungrupp	2018	2021	Kommun med högst andel laddbara nya personbilar	2021
A1. Storstäder	8,5	47,6	Stockholm	54,3
A2. Pendlingskommun nära storstad	7,2	46,5	Sundbyberg	67,8
B3. Större stad	7,2	39,3	Lund	63,4
B4. Pendlingskommun nära större stad	5,5	37,8	Lekeberg	58,0
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	5,7	34,0	Berg	52,5
C6. Mindre stad/tätort	6,1	34,9	Skellefteå	44,8
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	5,6	34,2	Skinnskatteberg	47,4
C8. Landsbygdskommun	4,4	29,1	Kramfors	48,8
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	4,4	37,3	Åre	50,3
RIKET	6,6	43,3	Sundbyberg	67,8

Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon (B1H och B1M)

Analys i sammanfattning

De genomsnittliga certifierade CO₂-utsläppen per körd sträcka hos alla personbilar i trafik har sjunkit kontinuerligt under en längre tid. År 2010 var de 194 g/km, för att nå ned till 140 g/km år 2021. Utvecklingen går olika fort i olika delar av landet, vilket medfört att spridningen i utsläpp mellan olika kommuner har ökat. Det gäller i synnerhet skillnaden mellan stad och landsbygd. Lägst är utsläppen hos bilar i storstadsområdena. Utsläppen hos bilar som rullar i norra Sverige är större än hos bilar i söder.

Den fortsatta utvecklingen bestäms av CO₂-utsläppen hos de *nyregistrerade* bilarna. Dessa utsläpp har minskat under en lång följd av år, som en spegling av att nya bilar blivit alltmer energieffektiva. Minskningen avstannade dock åren 2016–2019 på drygt 120 g/km. Det kan förklaras av SUV-trenden, som gjort nya bilar tyngre i genomsnitt, och av en övergång från diesel till bensin i dieselskandalernas kölvatten. År 2020 och 2021 har dock CO₂-utsläppen från nya bilar återigen börjat minska snabbt, tack vare den accelererande försäljningen av laddbara bilar. År 2021 var det genomsnittliga utsläppet 79 g/km.

Tätbefolkade kommuner i södra halvan av Sverige leder utvecklingen, men utsläppen minskar snabbt i alla typer av kommuner i landsändar. Det finns kommuner i glesbygd och kommuner i norr där de nya bilarna år 2021 var lika CO₂-snåla som i de bästa kommunerna, till exempel Berg (63 g/km) och Robertsfors (66 g/km). Bästa kommun av alla var Lekeberg med 54 g/km. Spridningen mellan kommuner vad gäller CO₂-utsläpp från nya bilar har ökat markant de senaste åren. Det är ett uttryck för att den massiva elektrifieringen precis har kommit i gång, där vissa kommuner och regioner är lite snabbare ur startblocken än andra.

Utvecklingen hos CO₂-utsläppen från de nya lätta lastbilarna speglar i stort sett utvecklingen hos de nya personbilarna. Utsläppen har dock inte sjunkit lika snabbt åren 2020 – 2021 på lastbilssidan, eftersom elektrifieringen inte går lika fort som för personbilarna.

Bedömning



Positiv trend

De koldioxidutsläpp som analyseras här motsvarar de certifierade koldioxidutsläpp ur avgasröret per körd sträcka som är angivna i fordonens typgodkännande. Fram

till år 2018 användes testcykeln NEDC för att mäta dessa utsläpp, men nu har den nya testcykeln WLTP införts. Bytet skedde bland annat för att NEDC var för ”snäll” och gav upphov till orealistiskt låga värden på utsläpp och förbrukning.

Alla data som presenteras här baseras på testcykeln NEDC. Tester genomförda år 2019 eller senare har genomförts enligt WLTP, men har räknats om till NEDC för den officiella redovisningen av EU:s utsläppsmål för nya personbilar.

Att hålla fast vid NEDC tills vidare gör att utsläppssiffrorna inte speglar verklig körning. Men det gör det möjligt att dra ut långsiktiga trender och gör det lättare att jämföra olika kommuner och län med varandra.

De redovisade genomsnitten över alla personbilar baseras på alla de bilar och husbilar som är i trafik det givna året och inte är äldre än 20 år. Genomsnitten över nya bilar utgår från alla nyregistrerade bilar och husbilar som inte är äldre än 3 år och som inte blivit direktimporterade. Även elbilar räknas in i underlaget och tilldelas utsläppet noll. För laddhybrider motsvarar det certifierade utsläppsvärdet en viktning mellan körning på bränsle och el. Vikterna beror på räckvidden på el.

Det är värt att understryka att de certifierade koldioxidutsläppen inte speglar bilarnas klimatpåverkan utan snarare deras energieffektivitet. Klimatpåverkan beror på valet av bränsle eller ursprunget hos den el som elbilsbatteriet laddas med. Även klimatpåverkan vid bilarnas tillverkning måste vägas in. Däremot är koldioxidutsläppen ur avgasröret i stort sett proportionella mot bilarnas energieffektivitet. Bilar som körs på fordonsgas släpper dock ut 20–25 procent mindre koldioxid per energienhet bränsle än bilar som körs på bensin, diesel eller etanol – och bilar som körs på el släpper så klart inte ut någon koldioxid alls vid körning. Energieffektiviteten hos nya personbilar analyseras ovan under indikator H2A (sida 33–38).

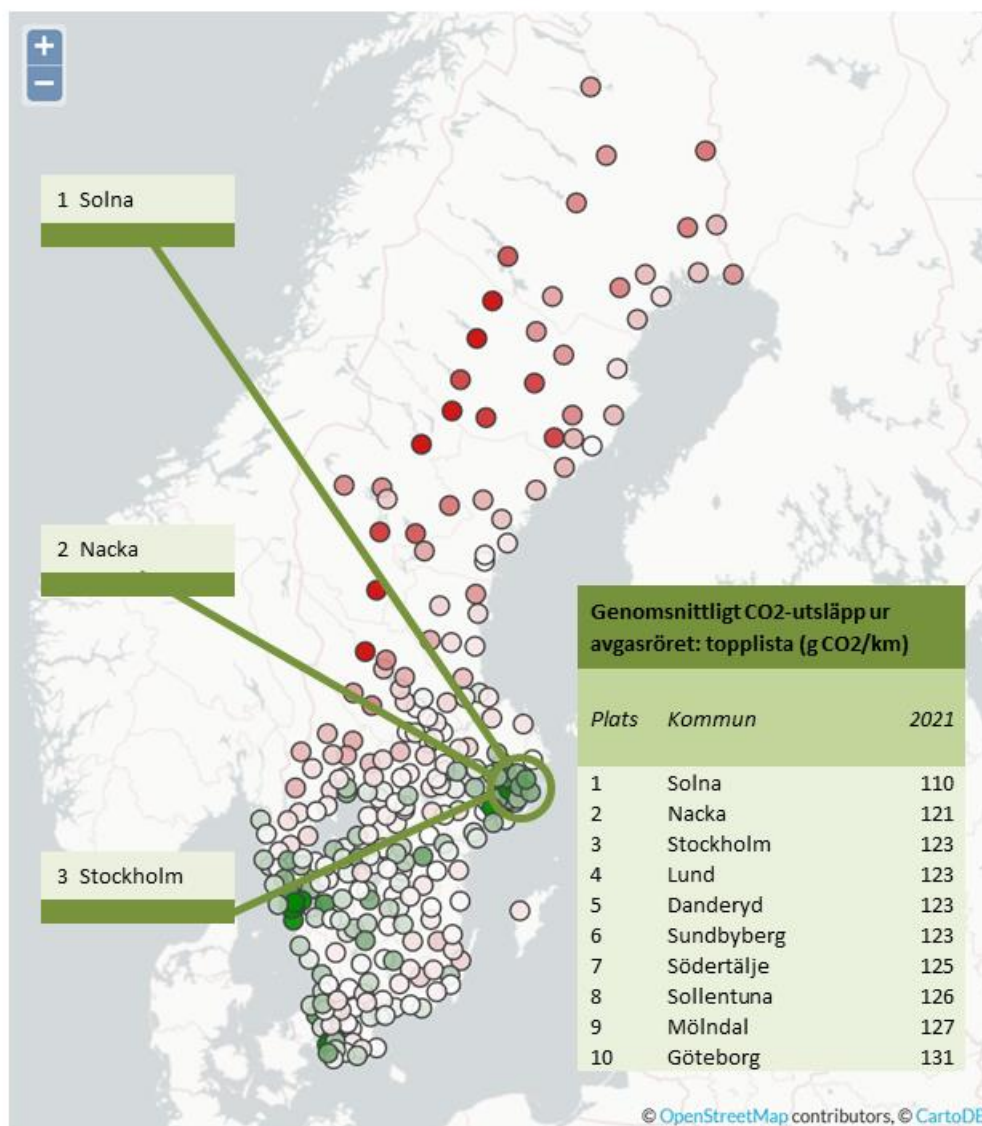
Det [genomsnittliga koldioxidutsläppet](#) från en svensk personbil i trafik har minskat under en lång följd av år. År 2010 var det 194 g/km, för att sjunka till 140 g/km år 2021. Den fortsatta utvecklingen bestäms av CO₂-utsläppen hos de *nyregistrerade* bilarna. Dessa utsläpp har minskat under en lång följd av år, som en spegling av att nya bilar blivit alltmer energieffektiva. Minskningen avstannade dock åren 2016–2019 på drygt 120 g/km. Det kan förklaras av SUV-trenden, som gjort nya bilar tyngre i genomsnitt, och av en övergång från diesel till bensin i dieselskandalernas kölvatten.

År 2020 och 2021 har dock CO₂-utsläppen från nya bilar återigen börjat minska snabbt, tack vare den accelererande [försäljningen av laddbara bilar](#). Det genomsnittliga utsläppet från nyregistrerade bilar har sjunkit med hela 34 procent på bara två år, från 120 g/km år 2019 till 79 g/km år 2021.

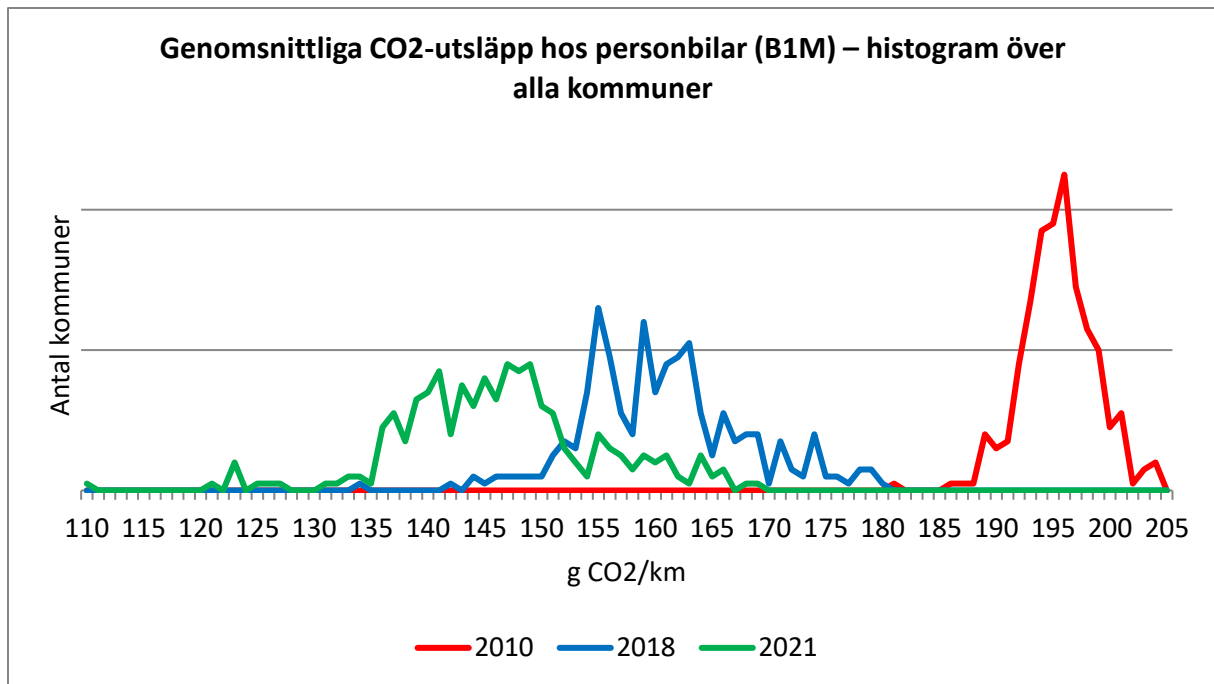
På kommunal nivå motsvarar de angivna utsläppssiffrorna de fordon som registreras i den aktuella kommunen. Denna siffra påverkas av var företag

registrerar sina fordon och speglar därför inte nödvändigtvis kommuninvånarnas fordonsval. Till exempel är många hyrbilar registrerade i Solna.

På den [heat map](#) som visas nedan motsvarar grönt kommuner med lågt genomsnittligt koldioxidutsläpp och rött kommuner med högt utsläpp, med vitt mitt emellan. Alla kommuner på tio-i-topplistan över låga utsläpp ligger i de tre storstadsområdena. Bilarna med högst koldioxidutsläpp finner vi i glesbygdskommuner i Norrlands inland.

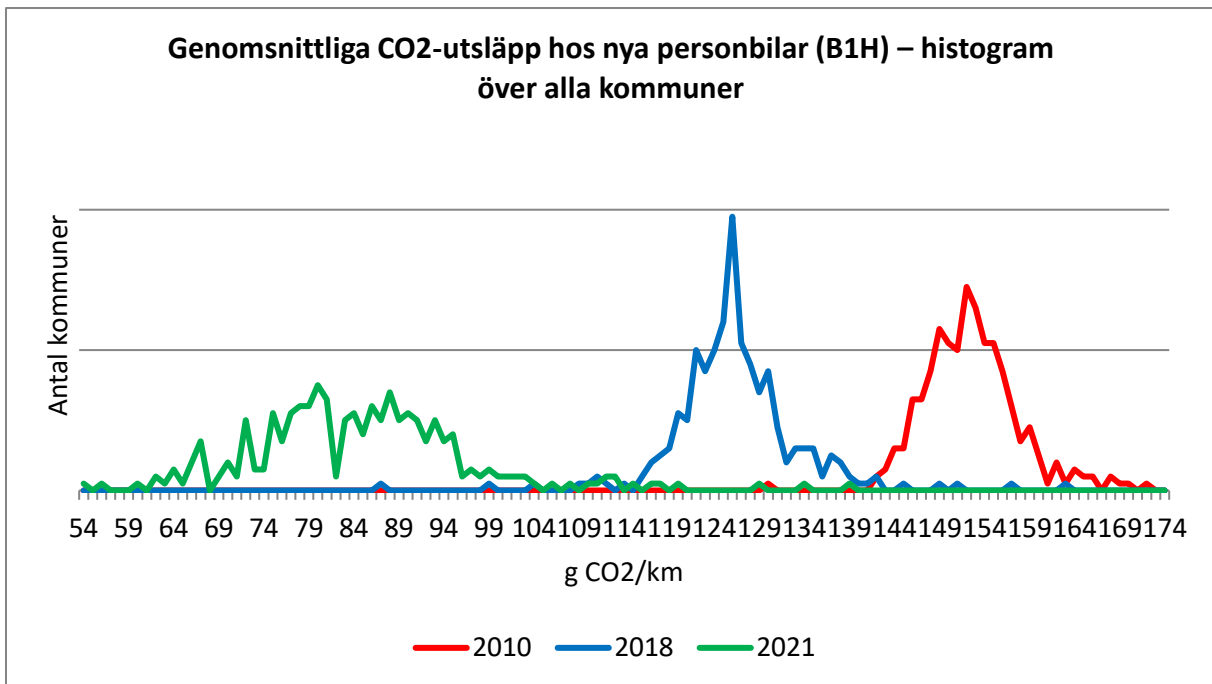


Spridningen i koldioxidutsläpp mellan olika kommuner är stor. Medan en genomsnittlig bil registrerad i Solna år 2021 släppte ut 110 g/km, släppte en typisk bil i Dorotea ut 169 g/km. Histogrammet nedan visar fördelningen av dessa utsläpp över alla 290 kommuner åren 2010, 2018 och 2021. Det är tydligt att denna spridning ökar, och att det uppstått en lång svans av kommuner som släpar efter i utvecklingen mot koldioxidsnåla personbilar.



Kommunerna som halkar efter återfinns i glesbygden. Det finns två tänkbara skäl till eftersläpningen. Nybilsförsäljningen per invånare kan vara lägre i dessa kommuner, så att äldre bilar med högre utsläpp i högre utsträckning finns kvar i bilparken och höjer det genomsnittliga utsläppet. Det kan också vara så att det genomsnittliga utsläppet hos de nyregistrerade bilarna är högre i dessa kommuner.

Det finns tydligt stöd för det första skälet i statistiken över antalet nyregistreringar per capita som redovisas i [indikator B1B](#). Däremot var stödet i statistiken fram till nyligen svagare för det andra tänkbara skälet. I histogrammet nedan visas fördelningen av det genomsnittliga utsläppet hos en *nyregistrerad* personbil över alla 290 kommuner. Här var trenden att spridningen mellan olika kommuner *minskade* med tiden, åtminstone fram till år 2018.



Sedan försäljningen av laddbara bilar tog rejäl fart år 2020 har spridningen i CO₂-utsläppen hos de nyregistrerade bilarna återigen börjat öka. Det är ett uttryck för att den massiva elektrifieringen precis har kommit i gång, där vissa kommuner och regioner är lite snabbare ur startblocken än andra.

Det måste dock understrykas att CO₂-utsläppen från personbilarna minskar i *alla* kommuner, även om förändringstakten varierar. Tätbefolkade kommuner i södra halvan av Sverige leder utvecklingen, men utsläppen minskar snabbt i alla typer av kommuner i landsändar. Det finns kommuner i glesbygd och kommuner i norr där de nya bilarna år 2021 var lika CO₂-snåla som i de bästa kommunerna, till exempel [Berg](#) (63 g/km) och [Robertsfors](#) (66 g/km). Bästa kommun av alla var [Lekeberg](#) med 54 g/km.

I tabellen nedan visas det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar i trafik i landets 21 län åren 2010 och 2021. Det tydligt att skillnaden mellan olika län växer, liksom vi såg att skillnaden mellan olika kommuner växer. Det står klart även på länsnivå att norra Sverige halkar efter längs vägen mot bilar med låga utsläpp, medan storstadsläna ligger i täten.

Genomsnittliga CO2-utsläpp hos personbilar: redovisning per län (g CO2/km)				
Län	2010	2021	Kommun med lägst CO2- utsläpp	2021
Blekinge	196	144	Karlskrona	142
Dalarna	198	149	Falun	144
Gotland	197	150	Gotland	150
Gävleborg	197	148	Gävle	142
Halland	192	139	Kungsbacka	133
Jämtland	202	158	Östersund	153
Jönköping	193	140	Jönköping	137
Kalmar	195	146	Kalmar	140
Kronoberg	195	142	Växjö	139
Norrbottn	198	155	Luleå	151
Skåne	193	138	Lund	123
Stockholm	192	129	Solna	110
Södermanland	194	143	Trosa	139
Uppsala	195	142	Knivsta	137
Värmland	195	146	Hammarö	138
Västerbotten	197	150	Umeå	144
Västernorrland	197	150	Sundsvall	145
Västmanland	196	143	Västerås	139
Västra Götaland	189	136	Mölnadal	127
Örebro	195	143	Örebro	140
Östergötland	194	140	Linköping	137
RIKET	194	140	Solna	110

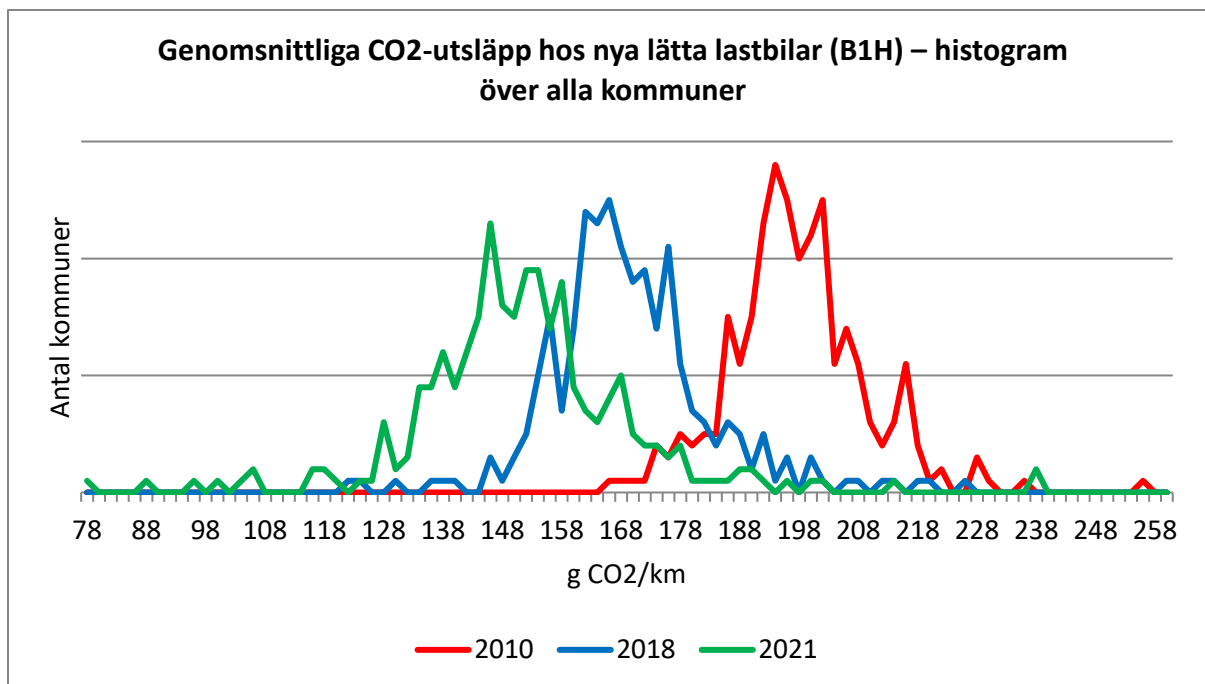
I nedanstående tabell är i stället det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar uppdelat per typ av kommun, enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Detta koldioxidutsläpp har minskat snabbare mellan åren 2010 och 2021 i urbana områden än i glesbygden, och skillnaderna mellan olika typer av kommuner har generellt sett ökat. Det är dock värt att notera att i alla kommungrupper finns enskilda kommuner med en bilpark som har låga utsläpp, i nivå med riksgenomsnittet eller lägre.

Genomsnittliga CO₂-utsläpp hos personbilar: redovisning per kommungrupp (g CO₂/km)

Kommungrupp	2010	2021	Kommun med lägst CO ₂ - utsläpp	2021
A1. Storstäder	188	127	Stockholm	123
A2. Pendlingskommun nära storstad	193	134	Solna	110
B3. Större stad	194	140	Lund	123
B4. Pendlingskommun nära större stad	195	145	Knivsta	137
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	195	146	Uddevalla	138
C6. Mindre stad/tätort	195	145	Skövde	136
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	195	147	Gnosjö	140
C8. Landsbygdskommun	197	153	Vetlanda	141
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	198	153	Sotenäs	140
RIKET	194	140	Solna	110

Koldioxidutsläpp för lätta lastbilar började föras in i vägtrafikregistret år 2009. Eftersom många lätta lastbilar på våra vägar är äldre än så går det inte att ta fram genomsnittliga utsläpp hos *alla* lätta lastbilar i trafik. Däremot går det att ta fram utsläppen för de *nyregistrerade* lätta lastbilarna. Det genomsnittliga utsläppet från en ny lätt lastbil i Sverige har sjunkit från 195 g/km år 2010 till 145 g/km år 2021. Utsläppen vände svagt uppåt år 2018 och 2019, men har sedan dess sjunkit ganska snabbt, tack vare en snabbt växande [andel laddbara fordon](#) bland nyregistreringarna. Trenderna är densamma som för personbilarna, även om elektrifieringen inte hunnit lika långt på lastbilssidan.

I histogrammen nedan visas de genomsnittliga utsläppen hos de nya lätta lastbilarna fördelade över alla 290 kommuner. Spridningen i utsläpp mellan olika kommuner betydligt större än på personbilssidan, och ökar dessutom. Detta kan man tolka som att man ännu inte aktivt väljer så koldioxidsnåla lätta lastbilar som möjligt i alla delar av landet – att det generella uppvaknandet ännu inte skett. Högst genomsnittligt utsläpp år 2021 finner vi i Boxholm och Åsele med 238 g/km, och lägst i Sorsele med 78 g/km och Västervik med 89 g/km. En himmelsvid skillnad!



Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Kraftig minskning av koldioxidutsläpp från nya bilar – men stora skillnader mellan kommuner](#)



Bränslet

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/branslet/

Indikatorer kopplade till de drivmedel som används i våra fordon

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn (B2A)

Analys i sammanfattning

Den förnybara andelen av de levererade drivmedlen ökade snabbt fram till år 2017. Sedan dess har andelen legat ganska stabilt mellan 15 och 20 procent. Den förnybara andelen är ungefär lika stor i alla delar av landet. Den är något högre i och kring storstäder och i större städer, men övriga typer av kommuner ligger inte långt efter när det gäller förnybara leveranser. I enskilda små kommuner som Nora och Ydre var den förnybara andelen över 30 procent år 2020.

Tolkningen av statistiken får dock göras med försiktighet för geografiskt små kommuner, eftersom den beror på vilken sida kommungränserna populära tankställen råkar vara placerade.

Bedömning



Ingen tydlig trend

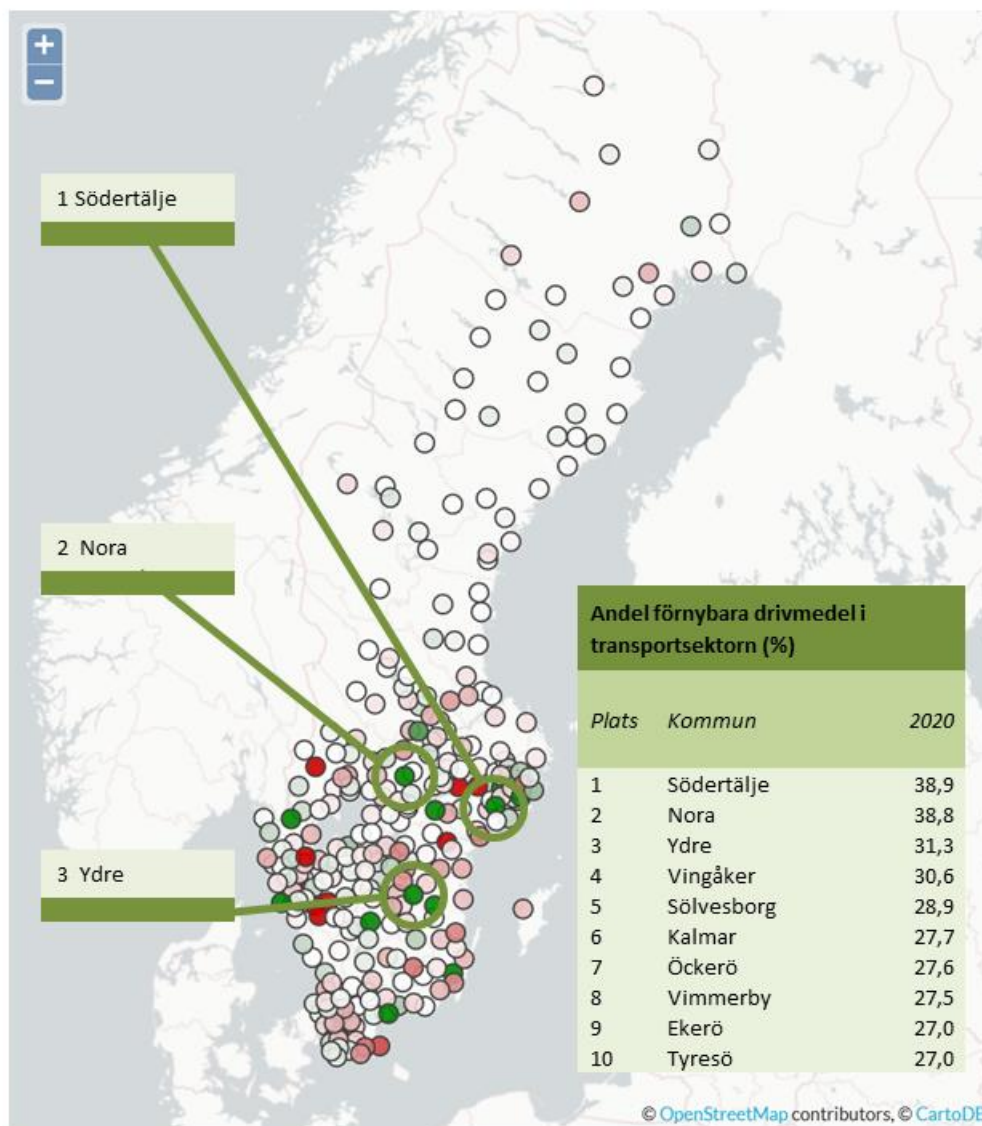
Denna indikator visar den förnybara andelen av den drivmedelsenergi som har levererats till publika mackar eller till landbaserad kollektivtrafik inom kommunens eller länets gränser. Eftersom man långt ifrån alltid tankar sin bil i hemkommunen speglar denna statistik inte alltid kommuninvånarnas beteende. Dessutom tillkommer effekten av genomfartstrafik som stannar i kommunen och tankar. Dessa faktorer snedvrider statistiken främst i små kommuner, medan den länsvisa statistiken bör ge en hyfsat trovärdig bild av beteendet på regional nivå.

Dataunderlaget hämtas från den regionala och kommunala energistatistiken (KRE). El till spårburen trafik inkluderas i denna statistik, men fordonsgasen saknas. Data publiceras med drygt ett års fördröjning, vilket innebär att det vid denna rapportens publicering finns statistik till och med år 2020. Se not nedan angående relationen till statistiken som visas i indikator H2B på sida 39.

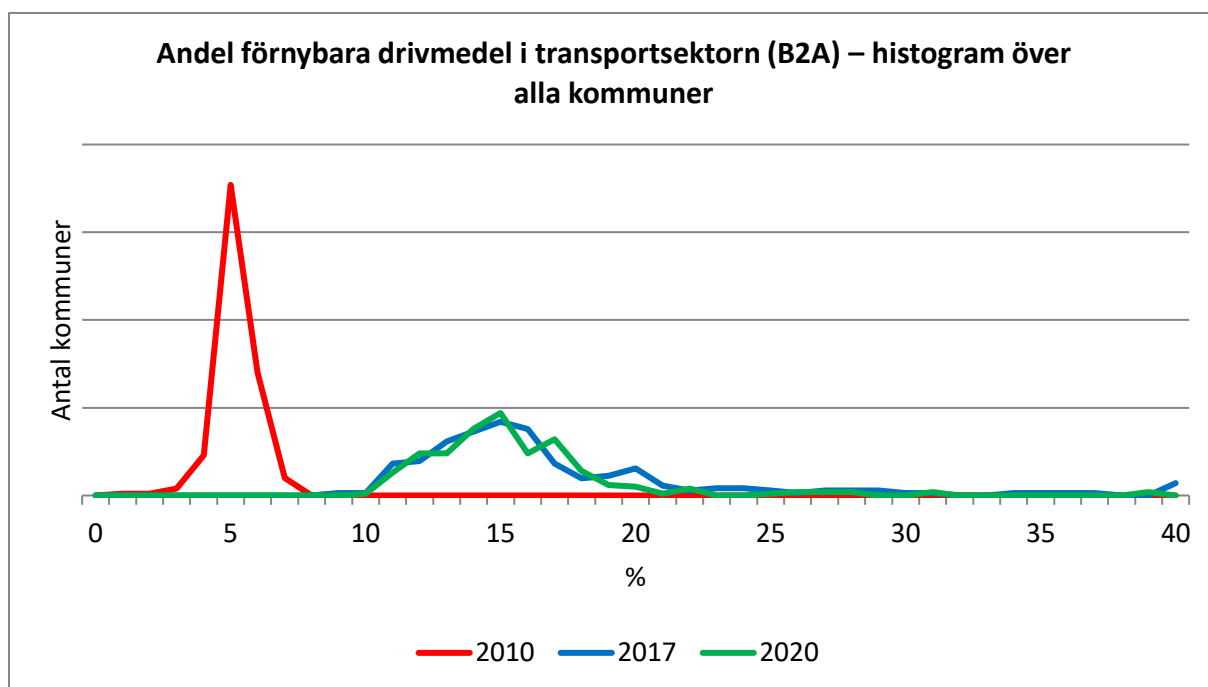
På nationell nivå steg den förnybara andelen drivmedel enligt föreliggande statistik snabbt från drygt 5 procent år 2010 till drygt 19 procent år 2017. Sedan dess har andelen stagnerat, och nådde 16,4 procent år 2020.

I nedanstående [heat map](#) visas den förnybara andelen av de drivmedel som levererats till alla Sveriges 290 kommuner. Grön motsvarar en hög andel, och rött en låg andel, med vitt mittemellan. Det är svårt att se något övergripande mönster i kartan. Det levereras mycket förnybara drivmedel till flera små och medelstora kommuner i Mellansverige. Södertälje och Nora ligger i topp i hela riket med en förnybar andel på knappt 39 procent. Därefter följer Ydre med drygt 31 procent.

Men i samma region finns också kommuner med låg andel förnybart. I Norrland hittar vi inga kommuner där det tankas riktigt mycket förnybart. Högst ligger Överkalix med 20 procent.



Den förhållandevis stora skillnaden i förnybar andel mellan enskilda kommuner blir tydlig i nedanstående histogram. Att fördelningen blev bredare från år 2010 till år 2017 är naturligt med tanke på att utvecklingen gick snabbt under dessa år. Sedan dess har inte mycket hänt.



På länsnivå går det inte att se några tydliga skillnader mellan regioner i söder och i norr, eller mellan tätbefolkade och glesbefolkade områden. Stockholms län ligger i topp med knappt 20 procent förnybart. Gotland låg sämst till år 2020 med knappt 13 procent.

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn: redovisning per län (procent)				
Län	2010	2020	Kommun med högst förnybar andel	2020
Blekinge	5,6	17,0	Karlskrona	15,3
Dalarna	5,0	16,3	Smedjebacken	25,1
Gotland	4,8	12,6	Gotland	12,6
Gävleborg	4,8	15,3	Ovanåker	18,1
Halland	5,5	17,4	Varberg	19,7
Jämtland	4,8	15,8	Östersund	18,1
Jönköping	5,4	16,3	Vaggeryd	26,1
Kalmar	i.u.	18,9	Kalmar	27,7
Kronoberg	5,5	16,6	Uppvidinge	20,6
Norrbottnen	4,4	15,1	Överkalix	19,9
Skåne	5,3	14,9	Klippan	22,3
Stockholm	5,8	19,7	Södertälje	38,9
Södermanland	5,5	13,6	Vingåker	30,6
Uppsala	5,5	14,3	Älvkarleby	15,2
Värmland	5,0	15,9	Årjäng	18,4
Västerbotten	5,0	15,8	Norsjö	17,2

Västernorrland	4,7	14,7	Kramfors	16,2
Västmanland	5,4	15,3	Skinnskatteberg	18,6
Västra Götaland	5,4	16,7	Dals-Ed	26,4
Örebro	5,1	17,4	Nora	38,8
Östergötland	5,5	15,4	Ydre	31,3
RIKET	i.u.	16,4	Södertälje	38,9

I tabellen nedan redovisas den förnybara andelen av de drivmedel som levereras till olika typer av kommuner, indelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Det finns ingen officiell statistik över dessa leveranser. Vi uppskattar därför den förnybara andelen i respektive kommungrupp genom att utgå från statistiken över de enskilda kommunerna och anta att den totala mängden levererade drivmedel per invånare är densamma i alla kommuner i samma grupp.

Värt att notera är att den förnybara andelen i storstäderna (kommungrupp A1) år 2020 endast speglar situationen i Malmö, eftersom data saknas för Göteborg och Stockholm. Den förnybara andelen är störst i och kring storstäder (kommungrupp A1 och A2) och i de större städerna (kommungrupp B3). Bland övriga kommuntyper finns inga påtagliga skillnader.

Den förhållandevis jämna fördelningen över landet av andelen förnybara drivmedel kan bero på att merparten av biodrivmedel numera säljs låginblandade i bensin och diesel. Leverantörerna skapar förmodligen standardprodukter med given förnybar inblandning, som de sedan fördelar ungefär jämnt över landet. Försäljningen av höginblandade eller rena biodrivmedel som etanol E85, förnybar diesel HVO100 eller fordonsgas (biogas) bör däremot variera mer från område till område, eftersom tankställena för dessa alternativa drivmedel är ojämnt fördelade (se indikator B2H nedan på sida 99).

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn: redovisning per kommungrupp (procent)				
Kommungrupp	2010	2020	Kommun med lägst CO2- utsläpp	2020
A1. Storstäder	5,6	18,4	Malmö	18,4
A2. Pendlingskommun nära storstad	5,9	16,7	Ekerö	27,0
B3. Större stad	5,6	17,4	Södertälje	38,9
B4. Pendlingskommun nära större stad	5,2	14,7	Nora	38,8
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	4,9	15,0	Vaggeryd	26,1
C6. Mindre stad/tätort	5,3	15,8	Kalmar	27,7
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	5,1	15,1	Ydre	31,3
C8. Landsbygdskommun	4,8	16,2	Vimmerby	27,5
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	5,0	14,9	Tanum	19,7
RIKET	i.u.	16,4	Södertälje	38,9

Not

För att beräkna det fossila fotavtrycket från nya personbilar i index H2 på kommunal nivå (sida 30) behöver vi veta den förnybara andelen drivmedel de använder. Denna andel redovisas i indikator H2B (sida 39). På grund av de ovan beskrivna tolkningsproblem som uppkommer med de kommunala data som redovisas här utgår vi i H2B i stället från den nationella andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken, och tilldelar alla kommuner samma värde.

Denna nationella andel drivmedel H2B i vägtrafiken innefattar fordonsgas, vilken saknas i föreliggande indikator B2A. Å andra sidan innefattar B2A el till järnväg, vilken saknas i H2B. Mer specifikt innefattas el till järnväg i den totala energianvändning som ligger till grund för den förnybara andelen i denna indikator B2A, men inte i den förnybara volymen energi. Detta minskar den förnybara andelen något jämfört med de värden som redovisas i indikator H2B.

Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken (B2B)

Analys i sammanfattning

Den förnybara andelen av de drivmedel som används i bussar och tåg har vuxit i snabb och stadig takt från 17 procent år 2010 till över 94 procent år 2021. I sex län användes uteslutande förnybara drivmedel detta år. Det finns län med mycket hög andel förnybara drivmedel i både södra och norra och Sverige, men Norrbotten har halkat efter rejält i omställningen med knappt 27 procent förnybara drivmedel år 2021.

Bedömning



Positiv trend

Denna indikator anger andelen av den sträcka kollektivtrafikfordon kör där förnybara drivmedel eller el används. Både vägburen kollektivtrafik och bantrafik räknas in i dataunderlaget. Kommersiella långfärdsbussar ingår ej i den nationella statistiken. På länsnivå motsvarar statistiken den förnybara andelen drivmedel som används av respektive länstrafikbolag. Från och med år 2018 finns inget underlag från Region Stockholm (SL).

Stora lappkast i val av förnybara drivmedel har skett på senare år. Etanoldrivna bussar var relativt populära under några år efter 2010, men har nu nästan försvunnit från vägarna. Användningen av biodiesel RME växte snabbt till och med år 2015, då användandet sjönk tillbaka till förmån för förnybar diesel HVO, som snabbt blev mycket populär. År 2018 skedde ett trendbrott då volymerna RME återigen ökade på bekostnad av HVO. Detta kan till stor del förklaras med förändringar i prisbilden för de två drivmedlen. Användningen av biogas har ökat långsamt men stadigt under en lång följd av år. Eldrivna bussar är på ingång, men användningen av el i bussar är fortfarande marginell jämfört med användningen av andra drivmedel på rikspanet. Vissa län är dock föregångare, som Västerbotten och Södermanland, där bussarna drevs med el cirka 10 procent av deras totala färdsträcka år 2020.

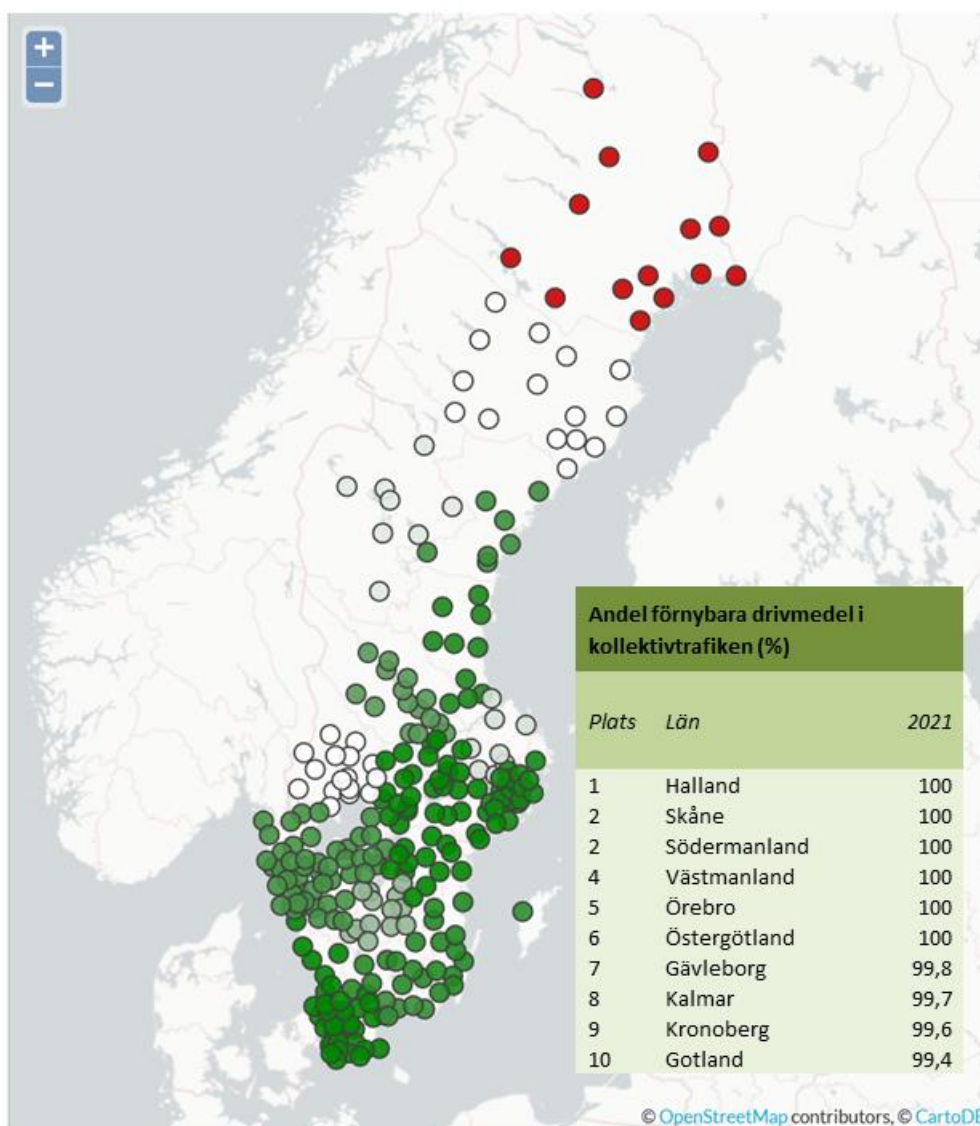
Detta år kördes Sveriges bussar i den subventionerade kollektivtrafiken till cirka 39 procent på HVO, cirka 28 procent på biogas, cirka 22 procent på RME och knappt 3 procent på el.

Om vi vidgar perspektivet till att även innefatta bantrafiken, så fördelade sig användningen av alternativa drivmedel på följande sätt, räknat som andel av de fordonskilometer som kördes i kollektivtrafiken år 2021: drygt 36 procent HVO,

cirka 26 procent biogas, drygt 14 procent RME och knappt 18 procent el. Användningen av etanol var försumbar, och rapporteras bara från Jämtland. Där stod den för 1,5 procent av den körda sträckan.

När det gäller andel HVO i kollektivtrafiken låg Blekinge i topp år 2021 med över 99 procent. Störst andel biogas användes i Västmanland med drygt 98 procent. Halland har satsat mest av alla län på RME, som användes till mer än 76 procent av körsträckan i kollektivtrafik-fordonen år 2021. Andelen el var störst i Skåne med knappt 40 procent samma år.

I den [heat map](#) som visas nedan är län med hög andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken markerade i grönt, och län med låg andel markerade i rött, med vitt däremellan. Det finns län med mycket hög andel förnybara drivmedel i både södra och norra och Sverige, men Norrbotten har halkat efter rejält i omställningen till fossilfri kollektivtrafik med knappt 27 procent förnybara drivmedel år 2021. Det näst sämsta länet är Västerbotten med en förnybar andel på 79 procent. Och det är inte alls dåligt – utan riktigt bra.



Den gröna färg som visas för kommunerna i Stockholms län motsvarar andelen förnybara drivmedel 99,9 procent som användes av SL år 2017, innan de lämnade Svensk Kollektivtrafiks samarbete FRIDA, som sammanställer dataunderlaget.

I tabellen nedan jämförs den förnybara andelen drivmedel i alla län (utom Stockholm) åren 2010 och 2021. Denna andel har ökat rejält i alla län. Halland, Skåne, Södermanland, Västmanland, Örebro och Östergötland har redan uppnått en helt fossilfri kollektivtrafik. Flera andra län är nästan i mål. Norrbotten är det enda län som halkat efter rejält i omställningen.

**Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken:
redovisning per län (procent)**

Län	2010	2021
Blekinge	4,8	99,2
Dalarna	9,3	98,0
Gotland	4,8	99,4
Gävleborg	5,2	99,8
Halland	24,7	100
Jämtland	12,5	84,8
Jönköping	13,3	93,8
Kalmar	53,5	99,7
Kronoberg	5,0	99,6
Norrbottnen	6,2	26,5
Skåne	12,9	100
Stockholm	i.u.	i.u.
Södermanland	4,8	100
Uppsala	6,6	86,5
Värmland	0,0	80,0
Västerbotten	5,5	79,2
Västernorrland	4,8	99,1
Västmanland	29,4	100
Västra Götaland	17,1	98,8
Örebro	21,5	100
Östergötland	31,3	100
RIKET	17,4	94,4

Tillgång till alternativa drivmedel (B2H)

Analys i sammanfattning

Det har blivit mycket lättare att hitta publika påfyllnadsplatser för alternativa drivmedel det senaste decenniet. Antalet laddstationer växer fort och nådde över 2 600 i november 2021, varav cirka 550 stationer erbjöd snabbladdning. Antalet laddstationer är därmed ungefär lika stort som antalet bensinmackar.

Fordonsgas går att tanka på drygt 200 platser. Antalet tankställen för etanol E85 är knappt 1 700, och det går att välja förnybar diesel HVO100 på knappt 600 mackar. Vätgas går än så länge bara att tanka på fyra orter.

I december 2021 gick det att tanka etanol E85 i 97 procent av Sveriges kommuner. Publika laddstationer fanns i minst 90 procent av kommunerna, och möjlighet till snabbladdning gavs i 65 procent av dem. HVO100 och fordonsgas gick att tanka i 68 respektive 42 procent av våra kommuner.

Vid årsskiftet gick det att fylla på minst tre alternativa drivmedel i 199 kommuner. Här räknar vi in etanol E85, fordonsgas, HVO100, el och vätgas. I Mariestad, Sigtuna och Umeå fanns tillgång till alla fem alternativa drivmedel som är avsedda för personbilar: etanol E85, fordonsgas, HVO100, el och vätgas. Endast i en av Sveriges 290 kommuner finns inte tillgång till något förnybart alternativ alls.

Fördelningen över landet av de förnybara alternativen är fortfarande ojämn, utom för etanol E85, som är lätt att hitta överallt. Vita fläckar på laddningskartan finns framför allt i Norrlands inland. Fordonsgas är ännu svårare att hitta i Norrland, och det är generellt sett ont om gasmackar utanför städerna. Även tankställen för HVO100 ligger glest i Norrland.

Bedömning

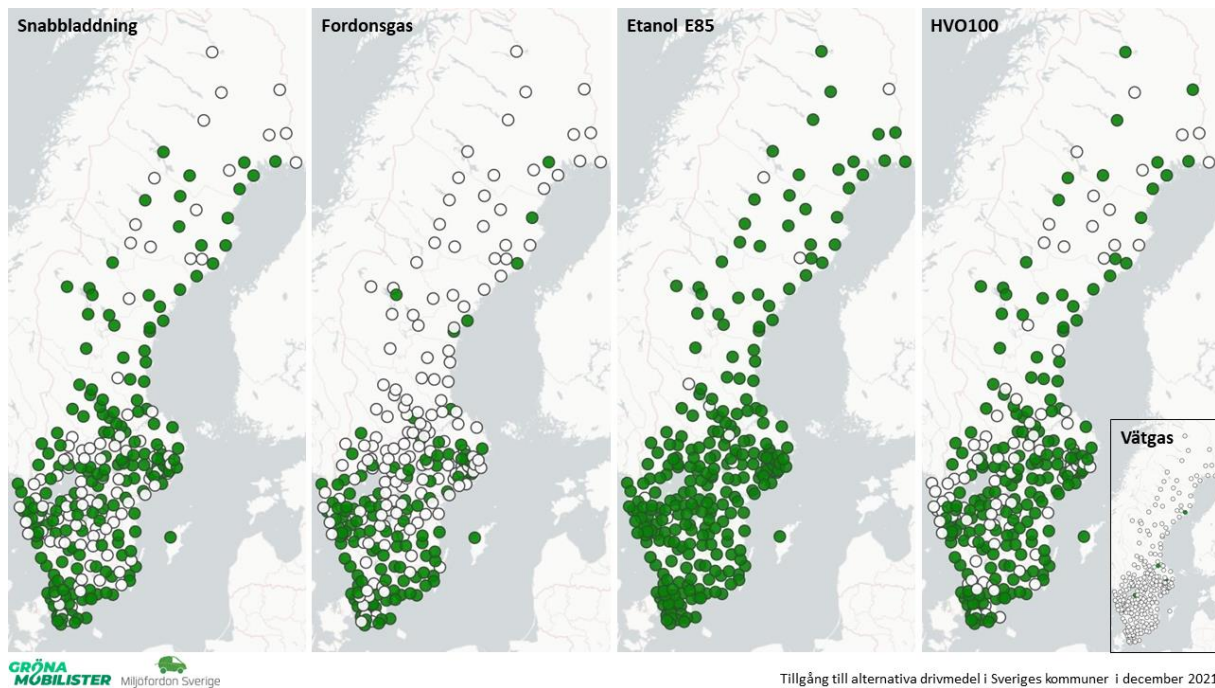


Positiv trend

Denna indikator visar i vilka kommuner privatpersoner kan fylla på alternativa drivmedel av olika slag.

Miljöfordon Sverige har utvecklat appen [Tanka Grönt](#), som samlar information om alla ladd- och tankstationer i Sverige, med fokus på klimat och miljö. Tillsammans med information om laddinfrastruktur från Power Circle ger detta möjlighet att kartlägga infrastrukturen för alla alternativa drivmedel i svenska kommuner och län. Power Cicles statistik utgår från den officiella databasen Nobil. Det kan finnas

laddplatser som inte rapporteras till Nobil, men dataunderlaget ger en god bild av laddinfrastrukturen på en övergripande nivå.



Bilden ovan visar de kommuner där ett givet alternativt drivmedel i grönt och de kommuner där det inte finns i vitt. För elens del riktar vi in oss på möjligheten till snabbladdning, eftersom det är denna möjlighet som är mest jämförbar med tillgången till tankstationer för flytande eller gasformiga drivmedel, vad gäller sättet den används vid färd.

I december 2021 gick det att tanka [etanol E85](#) i 97 procent av Sveriges 290 kommuner. [Publika laddstationer](#) fanns i 90 procent av kommunerna, och möjlighet till snabbladdning gavs i 65 procent av dem. [HVO100](#) och [fordonsgas](#) gick att tanka i 68 respektive 42 procent av våra kommuner. [Vätgas](#) gick att tanka i fyra kommuner. Endast i en av landets 290 kommuner fanns inte tillgång till något förnybart alternativ alls.

Ett rimligt mål är att det ska finnas publika påfyllnadsplatser för minst tre olika alternativa drivmedel i varje kommun. Då finns ett förnybart alternativ för varje behov, plånbok och preferens.

I december 2021 gick det att fylla på minst tre alternativa drivmedel i 199 kommuner, motsvarande en grad av måluppfyllnad på 69 procent. Här räknar vi in etanol E85, fordonsgas, HVO100, el och vätgas. I Mariestad, Sigtuna och Umeå fanns alla dessa fem alternativ att tillgå.

Etanol E85 gick i december 2021 att tanka på knappt 1 666 mackar, enligt underlaget från Tanka Grönt. Antalet påfyllnadsplatser steg fram till år 2015, men

har sedan dess minskat marginellt. Trenden går att se ibland de [nationella 2030-indikatorerna](#). Här används ett annat dataunderlag från Drivkraft Sverige, så siffrorna skiljer sig något från dem som presenteras här.

I tabellen nedan ser vi hur tankningsmöjligheterna för etanol E85 fördelar sig på olika län. Den första kolumnen visar hur geografiskt tätt etanolmackarna ligger, givet länets landyta. Av naturliga skäl minskar tätheten i glesbefolkade län, men på grund av bilars räckvidd på etanol och möjligheten att tanka bensin i nödfall är detta sällan ett problem.

Den andra kolumnen visar tillgången till tankplatser för etanol E85 i relation till tillgången till bensinmackar. I alla län går det att tanka E85 på minst hälften så många platser som det går att tanka bensin.

I 16 av 21 län går det att tanka etanol E85 i alla kommuner, och i övriga län går det att tanka E85 i 80 procent av kommunerna eller fler. Tillgången till E85 får sägas var i stort sett tillfredsställande i hela landet.

Infrastruktur för etanol E85 i december 2021			
Län	Antal stationer/ 100 km ²	Antal stationer/ bensinstation	Andel kommuner med station (%)
Blekinge	1,09	0,67	100
Dalarna	0,50	0,56	87
Gotland	0,32	0,56	100
Gävleborg	0,38	0,66	100
Halland	1,07	0,70	100
Jämtland	0,07	0,49	100
Jönköping	0,83	0,77	100
Kalmar	0,46	0,54	100
Kronoberg	0,55	0,50	100
Norrbotten	0,06	0,54	93
Skåne	1,85	0,70	100
Stockholm	2,99	0,82	100
Södermanland	0,91	0,70	100
Uppsala	0,75	0,70	100
Värmland	0,34	0,66	100
Västerbotten	0,09	0,48	87
Västernorrland	0,26	0,55	100
Västmanland	0,90	0,71	80
Västra Götaland	1,19	0,76	96
Örebro	0,67	0,73	100
Östergötland	0,93	0,75	100
RIKET	0,41	0,67	97

Slutsatserna går igen när vi sorterar kommunerna efter kommungrupp i stället för efter län, enligt tabellen nedan. Vi ser dock en trend att tillgången till E85 i relation till tillgången till bensin blir något sämre ju längre ut på landsbygden vi rör oss. Och den geografiska tätheten av etanolmackar är påfallande mycket lägre i landsbygdskommuner (kommungrupp C8 och C9) än i övriga kommuntyper. Här reser vi varningsflagg: vi måste värna de få tankställen med E85 som finns på landsbygden, och gärna se till att de blir fler.

Infrastruktur för etanol E85 i december 2021			
Kommungrupp	Antal stationer/100 km ²	Antal stationer/bensinstation	Andel kommuner med station (%)
A1. Storstäder	16,04	0,86	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	2,65	0,79	100
B3. Större stad	1,35	0,79	100
B4. Pendlingskommun nära större stad	0,52	0,61	96
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	0,33	0,59	97
C6. Mindre stad/tätort	0,42	0,66	100
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0,56	0,60	96
C8. Landsbygdskommun	0,10	0,56	95
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	0,09	0,53	87
RIKET	0,41	0,67	97

[Fordonsgas](#) gick att tanka på 212 stationer vid utgången av år 2021. Antalet tankstationer har ökat i en långsam men stadig takt under många år, och har fördubblats sedan år 2009.

Vi ser i tabellen nedan att [infrastrukturen för fordonsgas](#) blir allt sämre ju längre ut från urbana områden vi rör oss. Medan det i storstaden (kommungrupp A2) går fem bensinmackar på varje gasmack, går det uppåt femtio bensinmackar på varje tankstation för gas på den utpräglade landsbygden (kommungrupp C8 och C9). Även andelen kommuner i varje kommungrupp som erbjuder fordonsgas minskar ju längre ut från staden vi rör oss.

Infrastruktur för fordonsgas i december 2021			
Kommungrupp	Antal stationer/100 km ²	Antal stationer/bensinstation	Andel kommuner med station (%)
A1. Storstäder	3,79	0,20	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	0,37	0,11	53
B3. Större stad	0,18	0,10	95
B4. Pendlingskommun nära större stad	0,05	0,06	25
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	0,03	0,06	34
C6. Mindre stad/tätort	0,05	0,08	79
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0,08	0,09	38
C8. Landsbygdskommun	0,005	0,03	18
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	0,003	0,02	13
RIKET	0,051	0,08	42

I nedanstående tabell delar vi i stället upp kommunerna länsvis. Vi ser att det är ont om gasmackar i synnerhet i länen i norra halvan av landet.

Men tillgången skiljer sig mycket åt även mellan länen i söder. Östergötland ses som ett biogaslandskap, med biogasproduktion i Linköping och företaget Svensk Biogas. Men faktum är att fordonsgas endast går att tanka i 31 procent av länets kommuner. Jämför detta med Kalmar län, där det finns gasmackar i 92 procent av kommunerna. Faktum är att det går att tanka gas i alla 12 kommuner utom i Borgholm. Kalmar län har också flest biogasmackar i relation till antal bensinmackar (0,16) bland alla län förutom Gotland (0,22).

Den relativt goda tillgången till fordonsgas i Kalmar län är till stor del ett resultat av projektet [Biogasboost](#). Detta visar att regionala satsningar kan göra stor skillnad när det gäller att förbättra infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Liknande satsningar behövs för att få biogas till fler landsbygds- och pendlingskommuner i andra län. Och [en stor del av Norrland](#) är fortfarande en vit fläck för biogasens del. Här finns mycket att göra.

Infrastruktur för fordonsgas i december 2021			
Län	Antal stationer/100 km ²	Antal stationer/bensinstation	Andel kommuner med station (%)
Blekinge	0,17	0,10	100
Dalarna	0,01	0,01	7
Gotland	0,13	0,22	100
Gävleborg	0,01	0,02	10

Halland	0,13	0,08	83
Jämtland	0,004	0,03	13
Jönköping	0,12	0,11	61
Kalmar	0,13	0,16	92
Kronoberg	0,08	0,08	75
Norrbottn	0,001	0,01	7
Skåne	0,27	0,10	52
Stockholm	0,46	0,13	58
Södermanland	0,05	0,04	33
Uppsala	0,06	0,06	25
Värmland	0,03	0,06	25
Västerbotten	0,005	0,03	13
Västernorrland	0,01	0,03	29
Västmanland	0,12	0,09	40
Västra Götaland	0,20	0,13	57
Örebro	0,07	0,08	25
Östergötland	0,12	0,10	31
RIKET	0,05	0,08	42

Tillgången till [förnybar diesel HVO100](#) har förbättrats i rask takt de senaste åren. På flera större mackar uppfylls nu den så kallade pumplagens krav på att erbjuda minst ett förnybart drivmedel med HVO100 i stället för E85. Enligt de stora bränsleföretagens branschorganisation Drivkraft Sverige fanns HVO100 att tanka på [274 mackar år 2021](#). Enligt det underlag från appen *Tanka Grönt* vi redovisar i de [kommunala 2030-indikatorerna](#) fanns hela 578 publika tankställen för HVO100. Skillnaden beror troligtvis på att det senare dataunderlaget även innefattar mindre tankställen som främst är avsedda för yrkesförare i lastbil.

I tabellen nedan framgår att tillgången till HVO100 är hyfsat god i alla typer av kommuner. Detta drivmedel går att tanka i alla kommuner med en stad som tätort (kommungrupp A1, A3 och C6) och i fler än hälften av kommunerna i alla övriga kommungrupper.

Infrastruktur för förnybar diesel HVO100 i december 2021

Kommungrupp	Antal stationer/ 100 km ²	Antal stationer/ bensinstation	Andel kommuner med station (%)
A1. Storstäder	6,31	0,34	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	0,93	0,28	72
B3. Större stad	0,56	0,32	100
B4. Pendlingskommun nära större stad	0,17	0,20	54
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	0,01	0,18	74
C6. Mindre stad/tätort	0,13	0,20	100
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0,16	0,17	54
C8. Landsbygdskommun	0,03	0,19	58
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	0,03	0,17	53
RIKET	0,14	0,22	68

Av den regionala kartläggning som visas nedan framgår att tillgången till HVO är hyfsat god i de flesta län. När vi ser på den [sverigekarta](#) som visas överst i detta avsnitt framgår dock att det fortfarande är alltför glest mellan HVO100-mackarna i stora delar av Norrland.

Infrastruktur för förnybar diesel HVO100 i december 2021

Län	Antal stationer/ 100 km ²	Antal stationer/ bensinstation	Andel kommuner med station (%)
Blekinge	0,31	0,19	100
Dalarna	0,27	0,30	73
Gotland	0,16	0,28	100
Gävleborg	0,13	0,22	80
Halland	0,33	0,22	67
Jämtland	0,04	0,30	100
Jönköping	0,24	0,22	69
Kalmar	0,17	0,20	83
Kronoberg	0,25	0,23	75
Norrbottnen	0,01	0,13	57
Skåne	0,61	0,23	73
Stockholm	1,08	0,30	73
Södermanland	0,36	0,28	89
Uppsala	0,15	0,14	50
Värmland	0,14	0,27	63
Västerbotten	0,03	0,14	40
Västernorrland	0,11	0,24	86
Västmanland	0,39	0,31	60
Västra Götaland	0,29	0,19	53

Örebro	0,24	0,26	67
Östergötland	0,46	0,37	77
RIKET	0,14	0,22	68

När det gäller infrastrukturen för laddning är det stationerna med snabbladdning som är mest jämförbara i sitt sätt att användas med tankstationer för E85, fordonsgas och HVO100.

Tillgången till snabbladdning har påfallande likheter med tillgången till HVO100, både vad gäller antalet påfyllnadsplatser och geografisk fördelning. I december 2021 fanns 547 snabbladdningsstationer, att jämföra med 578 tankstationer med HVO100. Liksom för HVO måste fler [vita fläckar i Norrland](#) fyllas igen med nya snabbladdningsstationer för att det ska gå att köra elbil obekymrat i hela Sverige.

Infrastruktur för snabbladdning i december 2021

<i>Kommungrupp</i>	<i>Antal stationer/ 100 km²</i>	<i>Antal stationer/ bensinstation</i>	<i>Andel kommuner med station (%)</i>
A1. Storstäder	10,10	0,54	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	0,73	0,22	72
B3. Större stad	0,43	0,24	100
B4. Pendlingskommun nära större stad	0,12	0,14	42
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	0,10	0,18	66
C6. Mindre stad/tätort	0,14	0,22	93
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0,15	0,16	50
C8. Landsbygdskommun	0,02	0,14	55
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	0,07	0,40	93
RIKET	0,13	0,22	65

Infrastruktur för snabbladdning i december 2021

<i>Län</i>	<i>Antal stationer/ 100 km²</i>	<i>Antal stationer/ bensinstation</i>	<i>Andel kommuner med station (%)</i>
Blekinge	0,31	0,19	100
Dalarna	0,26	0,29	100
Gotland	0,16	0,28	100
Gävleborg	0,10	0,17	80
Halland	0,41	0,27	100
Jämtland	0,05	0,38	88
Jönköping	0,20	0,19	46

Kalmar	0,16	0,19	75
Kronoberg	0,11	0,10	50
Norrbottn	0,01	0,13	43
Skåne	0,51	0,19	67
Stockholm	1,32	0,36	85
Södermanland	0,26	0,20	56
Uppsala	0,13	0,13	50
Värmland	0,11	0,22	50
Västerbotten	0,04	0,18	53
Västernorrland	0,07	0,16	100
Västmanland	0,39	0,31	70
Västra Götaland	0,36	0,23	51
Örebro	0,21	0,23	67
Östergötland	0,27	0,22	46
RIKET	0,13	0,22	65

Måttet i våra tabeller som anger antalet påfyllnadsplatser per kvadratmil är mer relevant för el än för de andra alternativa drivmedlen, med tanke på många elbilars begränsade räckvidd.

[Antalet laddstationer per kvadratmil](#) besvarar frågan: *Hur långt måste jag i genomsnitt köra för att hitta en laddstation i min kommun? Har jag fog för att känna räckviddsångest?*

Ett rimligt långsiktigt mål är att det bör finnas minst en laddstation per kvadratmil, helst med möjlighet till snabbaddning. Det innebär att man i genomsnitt måste köra en mil från en laddstation till nästa, men att man oftast måste köra betydligt längre. Laddstationer är ju alltid ojämnt geografiskt fördelade.

[Antalet laddpunkter per capita](#) är ett svar på en besläktad fråga: *Hur stor är chansen att jag hittar ett ledigt ladduttag i min kommun den dag elektrifieringen av bilparken slår igenom överallt? Hur väl rustad är min kommun för denna dag – som inte är långt borta?*

Allra flest laddpunkter per capita finns i landsbygdskommuner med besöksnäring (kommungrupp C8). Det är uppenbart att laddstationerna i dessa kommuner främst har tillresande turister som målgrupp. Laddinfrastrukturen är också väl utbyggd i storstäderna, med drygt två laddpunkter per 1 000 invånare. För övriga kommuntyper är utbyggnadstakten förvånansvärt jämn, med cirka en laddpunkt per 1 000 invånare.

Av detta följer att laddstationerna ligger glesare ju längre bort från tätbefolkade områden vi rör oss. I de utpräglade landsbygdskommunerna (kommungrupp C8) finns bara 0,1 laddstationer per kvadratmil. Med tanke på stationernas ojämna fördelning står det klart att vi ännu inte köra elbil bekymmersfritt i dessa delar av landet.

Infrastruktur för laddning i december 2021

Kommungrupp	Antal ladd- punkter/ 1000 inv.	Antal ladd- stationer/ 100 km ²
A1. Storstäder	2,17	46,21
A2. Pendlingskommun nära storstad	0,89	3,26
B3. Större stad	1,39	2,23
B4. Pendlingskommun nära större stad	0,82	0,64
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	1,24	0,50
C6. Mindre stad/tätort	1,12	0,62
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0,86	0,68
C8. Landsbygdskommun	0,95	0,10
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	5,78	0,31
RIKET	1,35	0,64

Mönstren går igen när vi betraktar laddinfrastrukturen länsvis. Överlägset flest laddpunkter per capita har Jämtland med drygt fyra, tack vare stor besöksnäring. Men utvecklingen beror också på framsynthet: satsningar på laddinfrastruktur kom i gång tidigt i denna region, bland annat inom ramen för projektet [Green Highway](#).

Dalarna och Gävleborg ligger också i topp med ungefär 1,5 laddpunkter per 1 000 invånare, och ligger därmed i nivå med de tre storstadslänen. När det gäller antal laddstationer per kvadratmil ser dock situationen allt dystrare ut ju längre norrut i landet vi kommer. I Norrbotten finns endast 0,06 laddstationer per kvadratmil.

Infrastruktur för laddning i december 2021

Län	Antal ladd- punkter/ 1000 inv.	Antal ladd- stationer/ 100 km ²
Blekinge	1,08	1,81
Dalarna	1,54	0,49
Gotland	2,61	1,72
Gävleborg	1,53	0,59
Halland	1,31	2,05
Jämtland	4,03	0,30
Jönköping	0,88	1,00
Kalmar	1,31	1,00
Kronoberg	0,89	0,57
Norrbotten	0,78	0,06
Skåne	1,43	3,11
Stockholm	1,51	4,99
Södermanland	0,92	1,17

Uppsala	0,63	0,73
Värmland	1,29	0,53
Västerbotten	1,05	0,14
Västernorrland	1,14	0,40
Västmanland	0,87	1,00
Västra Götaland	1,62	1,66
Örebro	0,81	0,78
Östergötland	1,21	1,07
RIKET	1,35	0,64

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Det går att köra förnybart i hela landet](#)

Gröna Mobilisters artikel [Milstolpe i elektrifieringen: nu växer antalet laddstationer förbi antalet mackar](#)



Beteendet

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/beteendet/

Indikatorer som rör allt som inte har med val av bil och bränsle att göra

Resvanor (B3B, B3C, B3L och B3G)**Analys i sammanfattning**

Utifrån en analys av 186 kommunala resvaneundersökningar ser Gröna Mobilister störst potential att minska bilismen i mellanstora städer och i pendlingskommuner. Skälet är att det här finns stora skillnader mellan likartade kommuner. Det finns ingen anledning att 66 procent av resorna i Västerås måste ske med bil när Uppsalaborna bara använder bilen vid 37 procent av resorna. I Kungsbacka används bilen vid 78 procent av resorna, att jämföra med 62 procent i Upplands Väsby där pendlingsavstånden är desamma. Bryts bilberoendet i sådana kommuner är mycket vunnet, för där bor ungefär hälften av Sveriges befolkning.

De fysiska förutsättningar som länstrafiken ger invånarna att åka kollektivt spelar stor roll för deras resvanor. Länstrafikbolagen skiljer sig mycket åt när det gäller hur mycket de satsar. Det skulle göra avtryck i den nationella statistiken om de passiva trafikbolagen rycker upp sig. Invånarna i Lessebo (beläget 36 km från Växjö) åker till exempel bil vid 59 procent av sina resor, medan invånarna i Forshaga (beläget 24 km från Karlstad) sätter sig i bilen vid hela 80 procent av sina resor. Det finns järnvägsförbindelse mellan Lessebo och Växjö med tät trafik, men järnvägen mellan Forshaga och Karlstad är nedlagd sedan många år.

Statistiken visar ett tydligt samband mellan hur nöjda kommuninvånare är med gång- och cykelvägarna och andelen resor som sker med gång eller cykel, samt mellan hur nöjda invånarna är med kollektivtrafiken och hur stor andel av resorna som är kollektiva. Detta understryker de fysiska förutsättningarnas stora betydelse för resvanorna.

Fram till covid-pandemin 2020 påvisade de nationella resvaneundersökningarna en tydligt ökande andel kollektiva resor, en något minskande andel bilresor, och en minskande andel resor med gång eller cykel. Pandemin medförde att dessa trender vändes till sin motsats. Pandemins långsiktiga effekter på resvanorna kan ännu inte bedömas.

Bedömning

Trenden kan ej avgöras

De indikatorer som diskuteras i detta avsnitt bygger på resvaneundersökningar som genomförts av regioner, länstrafikbolag, regionförbund eller enskilda

kommuner. Sådana undersökningar genomförs med flera års mellanrum. Detta innebär att vi inte kan redovisa några trender över tid på kommunal nivå.

Vi fokuserar enbart på fördelningen av antalet resor med olika huvudsakliga färd sätt, eftersom denna fördelning redovisas i nästan alla resvaneundersökningar. Detta val av mått gör det därmed möjligt att jämföra så många kommuner som möjligt. Vi lyckats samla underlag om detta mått från 186 av 290 kommuner. Även om måttet är detsamma skiljer sig dock olika resvaneundersökningar åt när det gäller metod och befolkningsurval. Det gör jämförelser mellan enskilda kommuner vanskliga.

I den statistiska analysen använder vi den senaste undersökningen vi har kännedom om. Den äldsta är från år 2009 och gäller Örnsköldsvik, medan övriga genomfördes åren 2012–2019. Resvanorna påverkades kraftigt av covid-pandemin. För att undvika sammanblandning av data som gäller före och under pandemin har vi i analysen valt bort resvaneundersökningar från år 2020.

Vi har uteslutit resvaneundersökningar som genomförts med Trivectors app TravelVu. Den ger förmodligen bättre data än äldre metoder för datainsamling, men ökar andelen resor till fots så drastiskt att fördelningen av färdmedel inte går att jämföra dem från andra undersökningar.

På nationell nivå visade resvaneundersökningarna fram till covid-pandemin 2020 en tydligt ökande [andel kollektiva resor](#), och en minskande [andel resor med gång eller cykel](#). År 2019 kunde en viss minskning av [andelen bilresor](#) skönjas jämfört med 2016. Denna minskning återspeglas i de något minskande körsträckorna per capita åren 2018 och 2019 (se indikator H2C på sida 40).

Mer exakt ökade andelen resor i kollektivtrafiken från 12 till 19 procent från år 2011 till år 2019. Andelen gång- och cykelresor minskade från 31 till 28 procent under samma period, och andelen bilresor minskade från 54 till 52 procent.

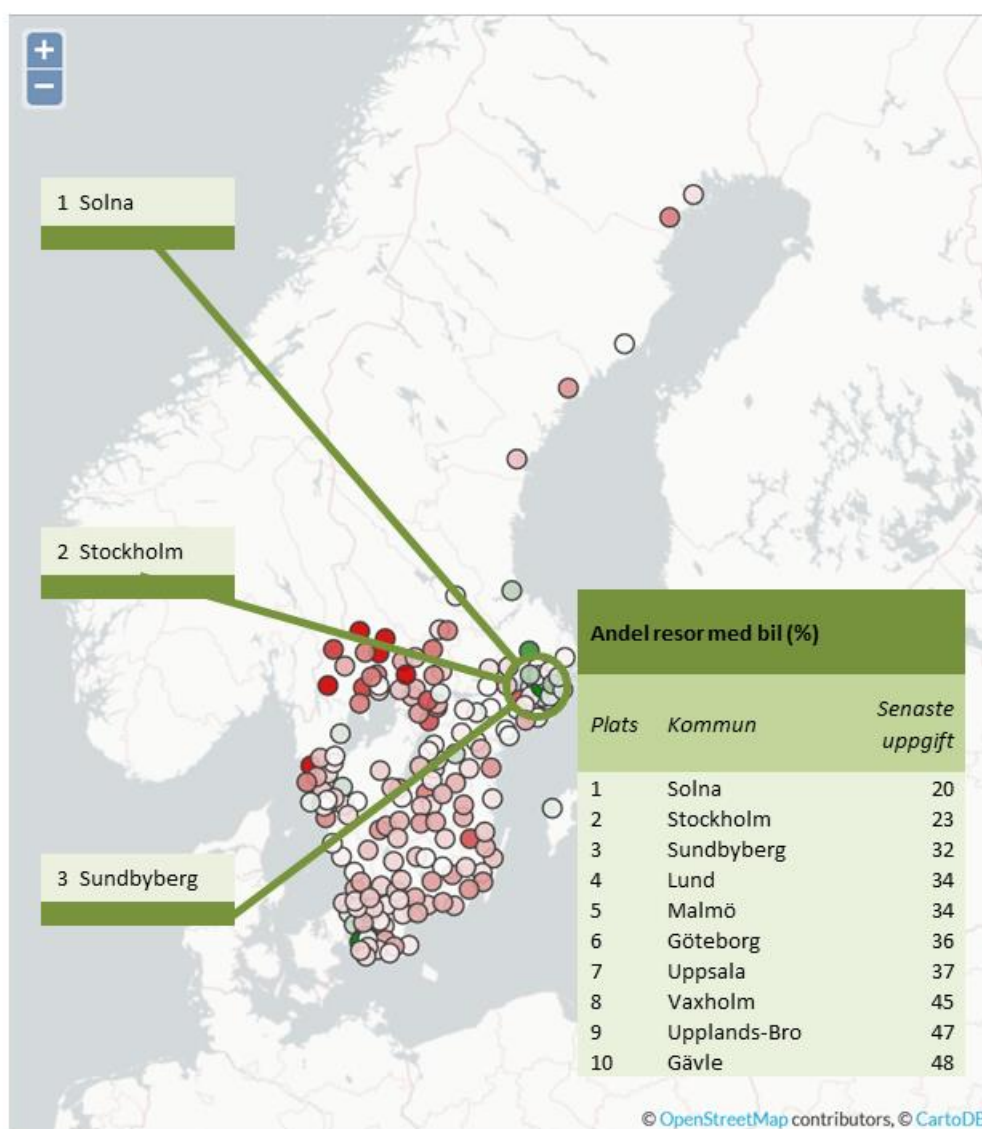
Pandemin medförde att dessa trender vändes till sin motsats. Pandemins långsiktiga effekter på svenskarnas resvanor kan ännu inte bedömas.

I fortsättningen utgår vi från trenderna före pandemin. Det hopp som väcktes av den accelererande ökningen av andelen resor med kollektivtrafik släcktes till stor del av att denna ökning till största delen skedde på bekostnad av en minskande andel gång och cykling.

När resvanorna bryts ned på kommunal nivå går det dock att hitta sprickor i bilberoendets betong. I nedanstående [heat map](#) visas i röd färg kommuner där en hög andel av antalet resor görs i bil, och i grönt kommuner med en låg andel resor i bil, med vitt mitt emellan. Som synes är de flesta av de 186 kommuner som Gröna Mobilister samlat resvaneundersökningar från belägna i södra Sverige och längs Norrlandskusten.

Föga förvånande domineras tio-i-topplistan av kommuner med en låg andel bilresor av kommuner i Stockholmsområdet, där avstånden är små och kollektivtrafiken väl utbyggd. De andra två storstäderna Göteborg och Malmö platsar också på listan, liksom studentstäderna Lund och Uppsala, där en stor andel av resorna görs på cykel.

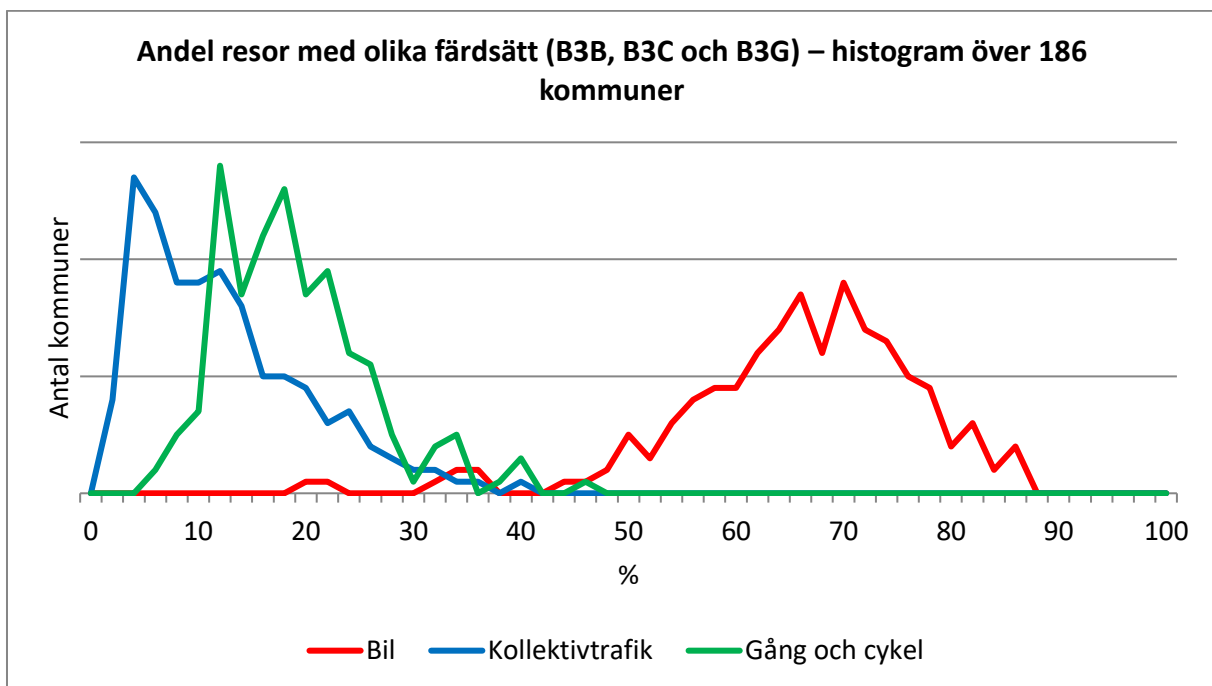
Den låga andelen bilresor i Gävle (48 procent) är ett resultat av Trivektors app-baserade resvaneundersökning TravelVu, som ökar andelen resor till fots jämfört med äldre enkät-baserade resvaneundersökningar. Vid en tidigare resvaneundersökning år 2012 blev andelen bilresor i Gävle kommun 64 procent.



Vårt bilberoende gestaltas väl i histogrammet nedan. För vart och ett av de tre färsätten visas på y-axeln antalet kommuner för vilka den procentuella andelen av antalet resor som sker med detta färsätt antar det värde som visas på x-axeln.

Vi ser att i nästan alla kommuner sker 50–90 procent av resorna med bil, och den vanligaste andelen bilresor är cirka 70 procent. I de flesta kommuner ligger andelen kollektivtrafikresor på 2–15 procent och andelen resor med gång eller cykel på 5–30 procent.

Fördelningskurvorna för kollektivtrafik och för gång och cykel överlappar knappt alls med fördelningskurvan för bilresor. Det innebär att endast i ett mycket litet antal kommuner är antalet resor med kollektivtrafik respektive gång eller cykel lika stort som antalet bilresor.



Det framgår tydligt i både heat map och histogram att resvanorna ser mycket olika ut i olika kommuner. Det beror till stor del på att förutsättningarna för de olika färdssätten skiljer sig åt i olika typer av kommuner. För att analysera dessa skillnader har vi använt oss av SKR:s [kommungruppsindelning](#). I tabellen nedan visas andelen resor med olika färdmedel för var och en av dessa kommungrupper.

Procentuell andel av antalet resor (huvudsakligt färdssätt)				
Kommungrupp	Andel av Sveriges befolkning	Bil	Kollektivtrafik	Gång och cykel
A1. Storstäder	18	29	33	36
A2. Pendlingskommun nära storstad	18	56	23	19
B3. Större stad	24	56	13	29
B4. Pendlingskommun nära större stad	8	68	13	17
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	6	70	9	20
C6. Mindre stad/tätort	13	67	9	22
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	6	72	9	18
C8. Landsbygdskommun	5	76	5	18
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	1	75	8	16
RIKET	100	52	19	28

Som väntat används bilen minst i de tre storstadskommunerna (kommungrupp A1) och mest på landsbygden långt från större städer (kommungrupp B5, C7, C8, C9).

Bilen används lika mycket i pendlingskommuner nära de tre storstäderna (A2) som i mellanstora städer (B3). När det gäller de övriga reseslag är dock skillnaderna stora. I pendlingskommunerna dominerar kollektivtrafiken över gång och cykel, medan förhållandet är det omvända i de mellanstora städerna. Kollektivtrafiken för en alltmer tyngande tillvaro ju längre ut på landsbygden vi kommer (B4-C9).

Ingen förvånas över skillnaderna i resemönster mellan stad, pendlingsort och landsbygd. Intressantare är att studera skillnader mellan kommuner av samma typ. Om bilberoendet har brutits i en kommun går det att bryta i en annan kommun som liknar den första.

Bland de tre storstäderna sticker Malmö ut som cykelstaden framför andra. Där skede 26 procent av resorna med cykel vid den senaste undersökningen, att jämföra med 10 procent i Göteborg och Stockholm. Men kollektivtrafikens marknadsandel i Malmö är lägre än i Göteborg och Stockholm.

Lund och Uppsala sticker ut i positiv bemärkelse bland de mellanstora städerna (kommungrupp B3). Där var andelen resor i bil 34 respektive 37 procent vid den senaste undersökningen, att jämföra med Linköping på tredjeplatsen med 50 procent. Västerås och Sundsvall har högst andel resor i bil i denna kommungrupp med 66 respektive 71 procent. Bilismens undanskymda roll i Uppsala och Lund speglas av att andelen cykelresor här är högst i landet. Detta kan delvis förklaras med att de är studentstäder, men andra städer har ändå en hel del att lära.

Bland pendlingskommunerna kring våra tre storstäder (kommungrupp A2) är också variationen i resvanorna stor. Generellt sett spelar kollektivtrafiken en

viktigare roll i pendlingskommunerna kring Stockholm än i pendlingskommunerna kring Göteborg och Malmö.

Detta speglas av att det åks mer bil i kommunerna kring Göteborg och Malmö. Andelen bilåkande är lägst i Solna med 20 procent och högst i Kungsbacka med 78 procent. Pendlingsavståndet från Kungsbacka till Göteborg är detsamma som från Upplands Väsby till Stockholm. Ändå är andelen bilåkande i Upplands Väsby betydligt lägre (62 procent).

Det finns betydande skillnader även mellan pendlingskommuner med en mellanstor stad som centralort (kommungrupp B4). Invånarna i Lessebo (beläget 36 km från Växjö) åker bil vid 59 procent av sina resor, medan invånarna i Forshaga (beläget 24 km från Karlstad) sätter sig i bilen vid hela 80 procent av sina resor.

Det finns järnvägsförbindelse mellan Lessebo och Växjö med tät trafik, men järnvägen mellan Forshaga och Karlstad är nedlagd sedan många år. Länstrafiken Kronoberg satsar och [resandet ökade](#) markant fram till pandemin (se indikator H4 på sida 51–59). Resandet med Värmlandstrafik [har stagnerat](#) och började med till och med minska redan före pandemin. De fysiska förutsättningarna för att välja något annat än bilen verkar alltså spela stor roll för beteendet.

Detta visar sig också bland pendlingskommunerna till mindre städer (kommungrupp C7). Här sticker Mellerud ut med en låg andel bilresande på 53 procent tack vare goda järnvägsförbindelser.

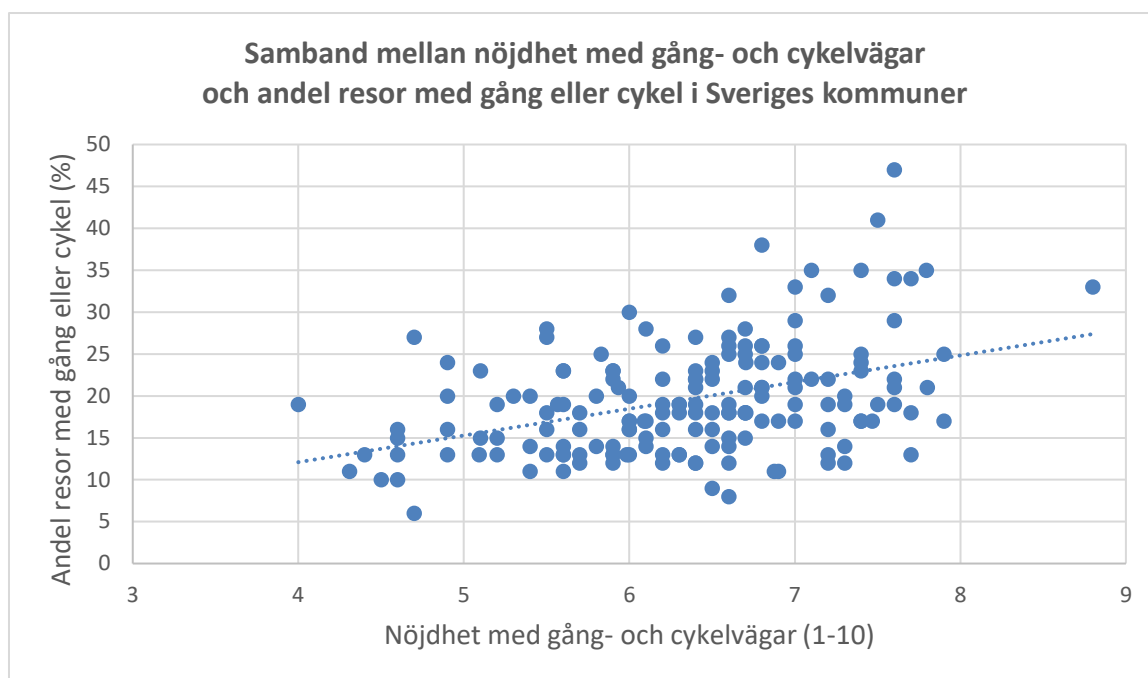
I tabellen nedan visas den kommun i varje kommungrupp där andelen resor i bil är lägst. Mellerud i kommungrupp C7 har som sagt ovanligt goda förutsättningar för kollektivtrafik. På samma sätt skiljer sig förutsättningarna för alternativen till bilen mycket åt för olika kommuner inom de andra kommungrupperna. Det går inte att begära att andelen bilåkande i alla kommuner inom en viss kommungrupp ska bli lika lågt som i den bästa kommunen i detta avseende.

Procentuell andel av antalet resor som sker med bil			
Kommungrupp	Senaste uppgift	Kommun med lägst andel bilresor	Senaste uppgift
A1. Storstäder	29	Stockholm	23
A2. Pendlingskommun nära storstad	56	Solna	20
B3. Större stad	56	Lund	34
B4. Pendlingskommun nära större stad	68	Landskrona	50
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	70	Flen	61
C6. Mindre stad/tätort	67	Katrineholm	56
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	72	Mellerud	53
C8. Landsbygdskommun	76	Ludvika	67
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	75	Borgholm	71
RIKET	52	Solna	20

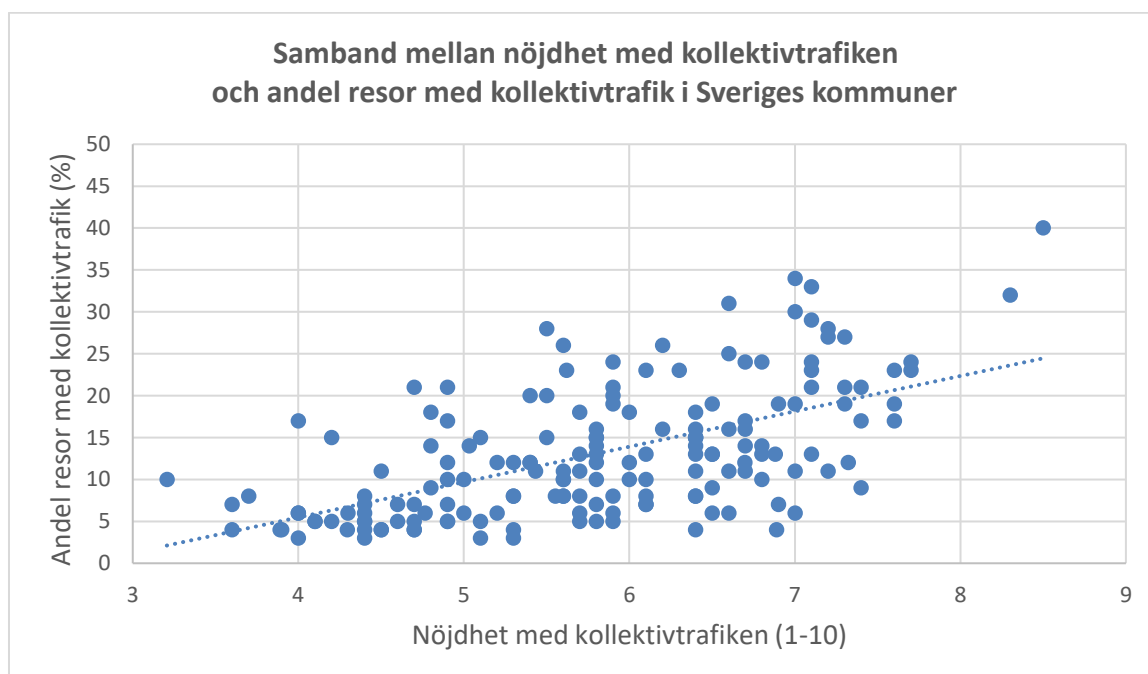
Gröna Mobilister störst potential att minska bilismen i mellanstora städer och i pendlingskommuner. Skälet är att det här finns stora skillnader mellan likartade kommuner. Bryts bilberoendet i sådana kommuner är mycket vunnet, för där bor ungefär hälften av Sveriges befolkning. Mer än hälften av körsträckan i Sverige sker i bilar som är registrerade i sådana kommuner. Se också diskussionen under indikator H2C på sidan 40.

Slutsatsen att de fysiska förutsättningarna för att välja något annat än bilen spelar stor roll för beteendet bekräftas då [vi undersöker samband](#) mellan medborgarnas nöjdhet med dessa alternativ till bilen och hur mycket de använder dem. (Medborgarnöjdheten analyseras under indikator B3J på sida 128 och B3K på sida 141)

Det finns en mycket tydlig korrelation mellan hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar och andelen resor som genomförs med gång eller cykel. Då nöjdheten ökar en enhet på en tiogradig skala ökar andelen resor med gång eller cykel i snitt med drygt tre procentenheter.



Det finns en ännu tydligare korrelation mellan hur nöjda invånarna är med kollektivtrafiken och hur stor andel av resorna som sker med kollektivtrafik. Då nöjdheten ökar en enhet på den tiogradiga skalan ökar andelen resor med kollektivtrafik med drygt fyra procentenheter i genomsnitt.



Vi får dock inte glömma den gamla sanningen att korrelation och kausalitet inte är samma sak. Vi ser dock tydliga tecken på att det verkligen finns ett orsakssamband mellan satsningar på attraktiva alternativ och minskad bilism.

Ett sådant tecken är att korrelationerna mellan nöjdhet med alternativen och resvanorna bara i begränsad mån kan förklaras av det som inte går att påverka – vilken typ av kommun det rör sig om. Typ av kommun ser ut att kunna förklara en större del av sambandet för kollektivtrafikens del än för gång och cykling.

Lästips

Gröna Bilisters granskning [Data visar att bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ](#)

Bilpooler (B3H)

Analys i sammanfattning

Det finns en bilpool öppen för allmänheten i 25 procent av de 228 kommuner som Gröna Mobilister har uppgifter om. De flesta kommuner med tillgång till bilpool ligger i den södra halvan av landet, och det är mycket vanligare med bilpooler i storstäder och större städer än i kommuner som saknar sådana tätorter. Antalet bilpoolsbilar och användare i Sverige har ökat på senare år, men vi har inte tillgång till aktuella data för dessa indikatorer.

Bedömning

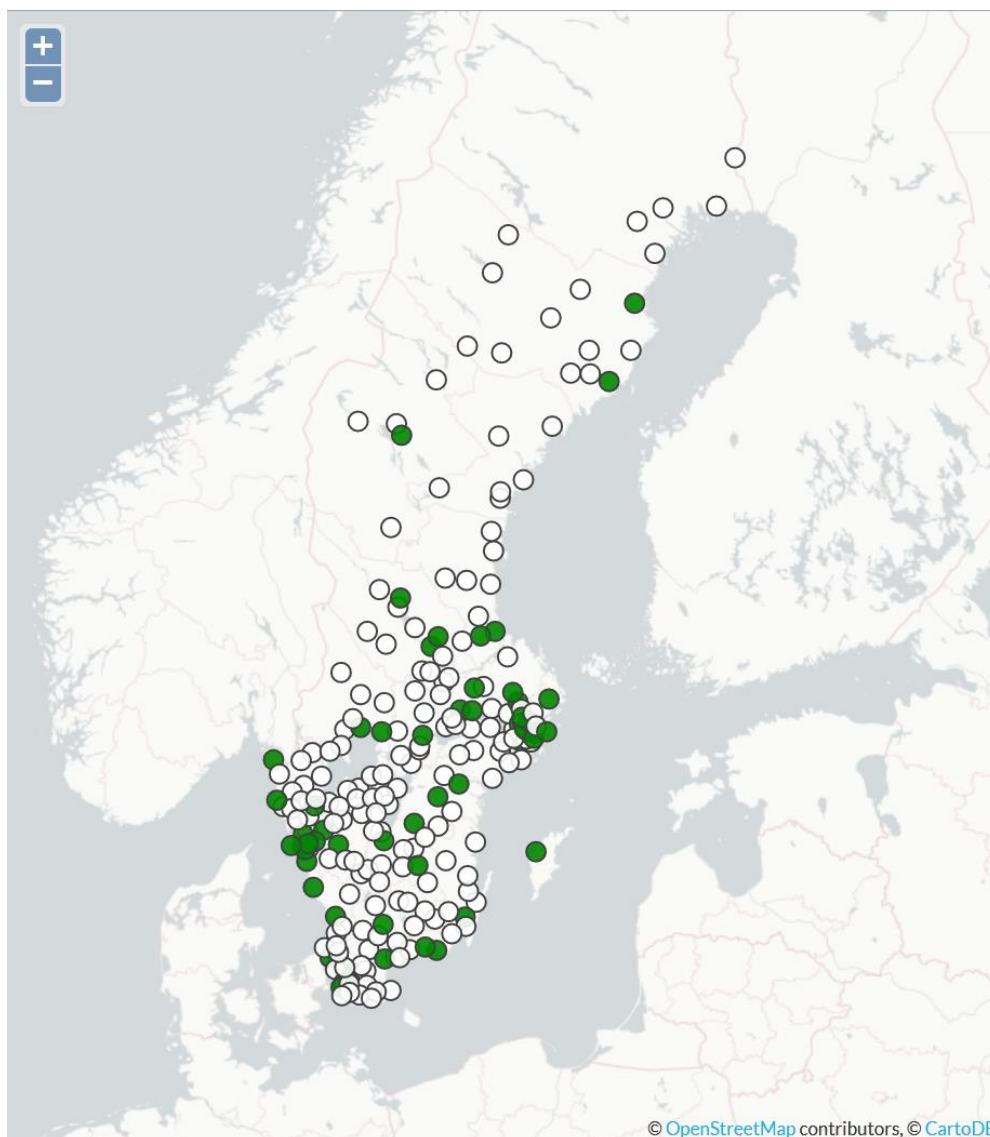


Positiv trend

Denna indikator visar om det finns minst en bilpool öppen för allmänheten i en viss kommun. Gröna Mobilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor har ställts i omgångar sedan 2014, senaste gången våren 2022. För att få gott dataunderlag väljer vi att redovisa de senaste svaren som inkommit från en viss kommun, oberoende av vilket år dessa svar getts. På detta vis kan vi redovisa uppgifter från 228 kommuner.

När det gäller trender över tid måste vi därför oss på motsvarande [data på nationell nivå](#). Här finns mer tillförlitliga uppgifter, även om också dessa data är bristfälliga, och har några år på nacken. [Antalet bilpoolsbilar](#) i Sverige har vuxit i stadig takt, och [antalet bilpoolsanvändare](#) och [bokningar](#) har accelererat. Andelen av Sveriges befolkning som använde bilpool år 2018 var cirka 1 procent, motsvarande cirka 1,5 procent av antalet svenskar med körkort.

Av de 228 svarande kommunerna anger 25 procent eller 58 stycken att det finns en bilpool öppen för allmänheten deras kommun. I den [heat map](#) som visas nedan markeras kommuner med tillgång till en sådan bilpool för privatpersoner i grönt, och kommuner utan sådan bilpool i vitt. Den ojämna fördelningen av bilpooler mellan norr och söder framgår tydligt i kartan. Falun, Gävle, Sandviken, Skellefteå, Umeå och Östersund enda kommunerna norr om Dalälven med där Gröna Mobilister fått information om att det finns en publik bilpool.



I tabellen nedan visas andelen kommuner i varje kommungrupp där det finns minst en bilpool öppen för allmänheten. Denna andel beräknas genom att dividera det antal kommuner i en given kommungrupp där det finns en sådan bilpool, enligt de senaste uppgifterna Gröna Mobilister har, dividerat med antalet kommuner i denna grupp som Gröna Bilister har uppgifter om.

Vi ser att bilpooler än så länge främst är ett stadsfenomen. Det finns bilpooler i alla storstäder och i över 80 procent av alla större städer. Sedan är det ett stort hopp ned till övriga kommungrupper. Bland dessa är bilpooler vanligast förekommande i pendlingskommunerna runt våra tre storstäder.

Procentuell andel av svarande kommuner med publik bilpool	
<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	46
B3. Större stad	84
B4. Pendlingskommun nära större stad	8
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	10
C6. Mindre stad/tätort	32
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	5
C8. Landsbygdskommun	4
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	25
RIKET	25

Utbud av cykelvägar (B3J)

Analys i sammanfattning

Vi får allt fler cykelvägar i Sverige. År 2014 fanns 2,0 meter cykelväg per capita och år 2021 fanns 2,5 meter per person. Systemet för inrapportering är dock ganska nytt, och en del av ökningen kan bero på att kommunerna blir bättre på att identifiera och rapportera sina cykelvägar.

Det går inte att se någon tydlig skillnad mellan norra och södra Sverige när det gäller hur många meter cykelväg per capita som erbjuds. Skillnaderna mellan enskilda kommuner är dock stora. Till stor del beror dessa skillnader på skillnader i befolkningsstruktur och transportmönster. Mest cykelväg per capita finns i pendlingskommuner nära mindre städer, och minst cykelväg per person erbjuds i storstäder. Men det finns också stora skillnader mellan likartade kommuner. Detta tyder på en stor variation i ambitionsnivå.

Det finns ett samband mellan längden cykelväg per capita och invånarnas nöjdhet, men andra faktorer är viktigare. På landsbygden spelar dock mängden cykelväg stor roll för att göra befolkningen nöjd. Kommuner med riktigt mycket cykelväg alltid har nöjd befolkning, men invånarna kan göras nöjda även om längden cykelväg per capita är liten.

Bedömning

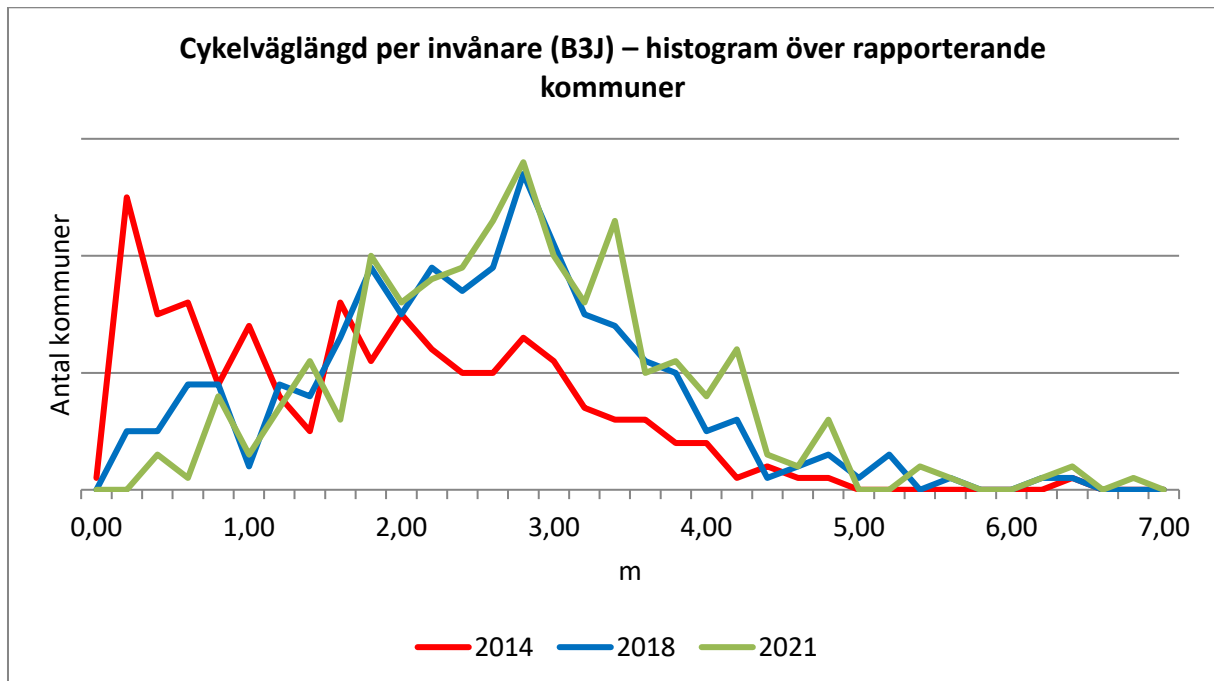


Positiv trend

Denna indikator visar antalet meter cykelväg per kommuninvånare. Sedan flera år är alla kommuner skyldiga att rapportera längden på kommunens egna cykelvägar till Nationella vägdatabasen (NVDB), men riktigt alla har ännu inte gjort det. I databasen anges också längd statlig och enskild cykelväg uppdelad per kommun. Gröna Mobilister fokuserar enbart på de kommuner som rapporterat längden av sina egna kommunala cykelvägar. Vi anger då cykelväglängden per capita som summan av längden kommunal, statlig och enskild cykelväg dividerat med antalet kommuninvånare.

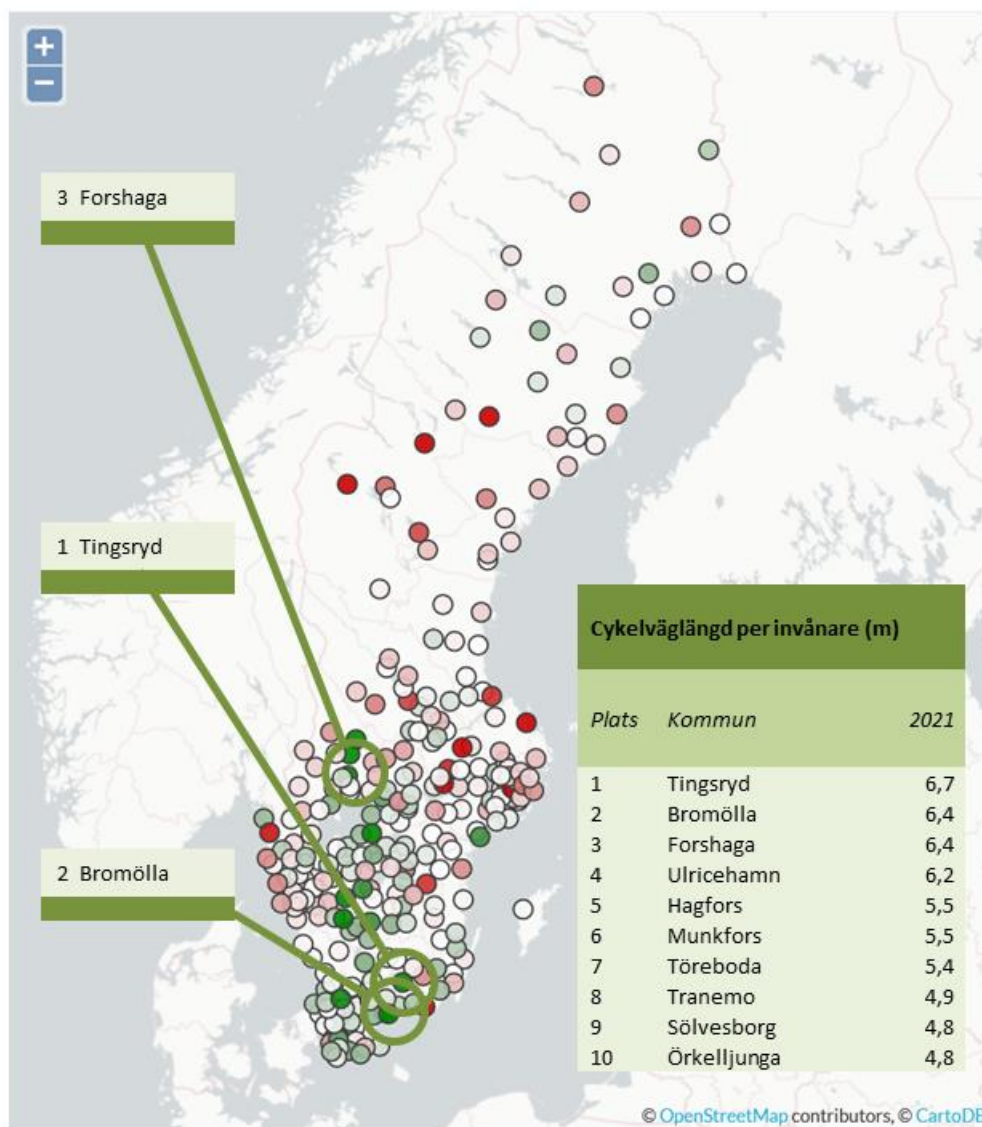
Det kan fortfarande finnas problem med rutiner och avgränsningar i kommunernas rapportering av sina cykelvägar. Ett tecken på detta är att längden rapporterad cykelväg ibland ser ut att öka onaturligt mycket från ett år till nästa. Vi måste därför vara försiktiga i tolkningen av dessa uppgifter.

Nedan visas fördelningen av cykelväglängden per invånare bland alla de kommuner som rapporterat dessa data till NVDB. Spridningen mellan kommunerna är stor, och cykelväglängder på allt mellan 0 och 5 meter per person är vanliga. År 2014 var första året kommunerna rapporterade sina cykelvägar. Detta år förekommer många fler kommuner med riktigt få cykelvägar (0-1 meter per person) än år 2018. Att så många kommuner skulle ha byggt bort denna brist sedan dessa förefaller orimligt, och förändringen i fördelningskurvornas form måste i första hand tillskrivas inledande problem i rapporteringen.



Den rapporterade cykelväglängden per person ökar långsamt i de flesta kommuner, även bland dem som rapporterade orimligt få cykelvägar 2014. Gröna Mobilisters tolkning av datamaterialet är att det sker en verklig förbättring av cykelvägnätet, vid sidan av den förbättrade rapporteringen. [I riket som helhet](#) fanns 2,5 meter cykelväg per capita enligt NVDB den siste december 2021, att jämföra med 2,3 meter vid utgången av år 2018, och 2,0 meter cykelväg per capita vid 2014 års slut.

I den heat map som visas nedan är kommuner med mycket cykelväg per person markerade i grönt och kommuner med lite cykelväg markerade i rött, med vitt mitt emellan. I topp finner vi [Tingsryd](#) i Kronobergs län med 6,7 meter cykelväg per invånare, skuggad av [Bromölla](#) i Skåne och [Forshaga](#) i Värmland med 6,4 meter.



Ett skäl till de stora skillnaderna mellan kommunerna är så klart skillnader i befolkningsstruktur och transportmönster. I en tätbefolkad kommun krävs färre meter cykelväg per invånare för att få ett välfungerande cykelvägnät än i en glest befolkad kommun. Det är värt att notera att kommunerna med mest cykelväg per person är små och ligger ganska långt från storstäderna.

I tabellen nedan visas den genomsnittliga mängden cykelväg per invånare i olika typer av kommuner, uppdelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Mest cykelväg per capita finns i pendlingskommuner nära mindre städer (kommungrupp C7), och minst cykelväg per person erbjuds i storstäder (kommungrupp A1).

Cykelväglängd per invånare: redovisning per kommungrupp (m)

Kommungrupp	2014	2021	Kommun med mest cykelväg	2021
A1. Storstäder	1,15	1,30	Malmö	1,56
A2. Pendlingskommun nära storstad	2,39	2,41	Staffanstorps	4,55
B3. Större stad	2,07	2,73	Borlänge	3,49
B4. Pendlingskommun nära större stad	1,91	2,87	Forshaga	6,36
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	1,30	2,96	Tingsryd	6,71
C6. Mindre stad/tätort	1,97	2,90	Ljungby	4,33
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	1,92	3,21	Bromölla	6,39
C8. Landsbygdskommun	1,18	2,68	Hagfors	5,53
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	1,35	2,31	Strömstad	4,15
RIKET	1,99	2,47	Tingsryd	6,71

Men det finns också stora skillnader mellan likartade kommuner. Detta tyder på en stor variation i ambitionsnivå och stor förbättringspotential hos många kommuner.

Bland storstäderna erbjuder [Malmö](#) betydligt mer cykelväg (1,6 m/capita) än [Göteborg](#) och [Stockholm](#) (1,3 respektive 1,2 m/capita). Detta kan bidra till det faktum att Malmöborna cyklar mycket mer än göteborgarna och stockholmarna, enligt de resvaneundersökningar som beskrivs på sida 111 och framåt.

När det gäller längden cykelväg per capita ligger pendlingskommunerna utanför Malmö före dem utanför Göteborg och Stockholm. Skånekommuner intar de fem första platserna i en ranking av kommunerna i grupp A2.

Bland de större städerna (kommungrupp B3) kan [Borlänge](#) skryta med 3,5 meter cykelväg per capita, [Örebro](#) med 3,4 meter och [Linköping](#) med 3,3 meter. Hoppet är stort ned till [Borås](#) med 1,8 meter cykelväg per invånare och [Uppsala](#) med 1,9 meter per capita.

Landsbygdskommuner med besöksnäring (kommungrupp C9) har minst cykelväglängd per capita, och betydligt lägre andel invånare som är nöjda med gång- och cykelvägarna än alla andra kommuntyper (se sida 131). Det förefaller viktigare för dessa kommuner att anpassa infrastrukturen till bilburna turister än att ge sina egna invånare möjligheten att låta bilen stå.

Många framstående kommuner ligger i södra Sverige, men dataunderlaget ger inget generellt stöd för slutsatsen att kommuner i söder är bättre på att bygga cykelvägar än kommuner i norr. I tabellen nedan visas mängden cykelväg per capita i landets 21 län.

Cykelväglängd per invånare: redovisning per län (m)				
Län	2014	2021	Kommun med mest cykelväg	2021
Blekinge	1,54	2,56	Sölvesborg	4,81
Dalarna	2,13	2,81	Ludvika	3,70
Gotland	2,86	2,95	Gotland	2,95
Gävleborg	2,17	2,77	Ovanåker	3,49
Halland	2,35	2,70	Laholm	3,00
Jämtland	0,19	2,03	Östersund	2,84
Jönköping	2,00	3,28	Vaggeryd	4,72
Kalmar	2,35	2,93	Nybro	4,07
Kronoberg	1,91	3,37	Tingsryd	6,71
Norrbottnen	0,84	2,79	Boden	4,21
Skåne	2,91	2,98	Bromölla	6,39
Stockholm	1,64	1,75	Upplands Väsby	3,63
Södermanland	1,65	2,46	Oxelösund	4,71
Uppsala	1,20	2,04	Håbo	3,81
Värmland	1,64	2,98	Forshaga	6,36
Västerbotten	0,44	2,78	Malå	4,12
Västernorrland	1,61	2,24	Sundsvall	2,69
Västmanland	2,42	2,53	Norberg	3,65
Västra Götaland	1,50	2,31	Ulricehamn	6,18
Örebro	1,53	3,23	Degerfors	4,57
Östergötland	1,87	2,81	Mjölby	3,53
RIKET	1,99	2,47	Tingsryd	6,71

Bland kommunerna i norra Sverige ligger [Boden](#) mycket bra till med 4,2 meter cykelväg per person, [Pajala](#) med 3,9 meter och [Arvidsjaur](#) med 3,4 meter. Invånarna i Boden och Arvidsjaur är också nöjda med sina gång- och cykelvägar (sida 128). Bland de större städerna i norr ligger [Östersund](#) och [Umeå](#) bra till med 2,8 respektive 2,6 meter cykelväg per capita.

Det finns ett samband mellan längden cykelväg per capita och invånarnas nöjdhet, men andra faktorer är viktigare. På landsbygden spelar dock mängden cykelväg stor roll för att göra befolkningen nöjd. Kommuner med riktigt mycket cykelväg alltid har nöjd befolkning, men invånarna kan göras nöjda även om längden cykelväg per capita är liten. Vi beskriver detta i större detalj i nästa avsnitt.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Kvalitet viktigare än kvantitet för cykelvägar](#)

Gröna Mobilisters artikel [Så skapades en cykelstad](#), som handlar om Västerås, som alltid ligger långt framme vad gäller längd cykelväg och andel nöjda invånare.

Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna (B3J)

Analys i sammanfattning

För att vi ska cykla mer måste vi känna en grundläggande förnöjsamhet med de cykelvägar som erbjuds. Det finns tyvärr ingen tydlig trend att svenskarna blir mer nöjda med gång- och cykelvägar med tiden. Den genomsnittliga medborgarnöjdheten legat på drygt 6 på en skala 1–10 under alla de år för vilka vi har dataunderlag. Det finns dock stora skillnader mellan likartade kommuner vad gäller hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar. Detta inger hopp. Om alla kommuner satsade lika mycket på cyklism som de bästa kommunerna av samma slag skulle det ge ett rejält avtryck i den nationella statistiken.

År 2021 började SCB att mäta medborgarnöjdheten på ett nytt sätt. 75 procent av de svarande angav att de är ganska eller mycket nöjda med gång- eller cykelvägarna.

Det finns ett samband mellan längden cykelväg per capita och invånarnas nöjdhet, men andra faktorer är viktigare. På landsbygden spelar dock mängden cykelväg stor roll för att göra befolkningen nöjd. Kommuner med riktigt mycket cykelväg alltid har nöjd befolkning, men invånarna kan göras nöjda även om längden cykelväg per capita är liten.

Det finns också en korrelation mellan hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar och hur mycket de faktiskt går och cyklar. Då nöjdheten ökar en enhet på den tiogradiga skalan ökar andelen resor med gång eller cykel i snitt med drygt tre procentenheter. Körsträckan i bil minskar med 5–10 procent.

Bedömning



Ingen tydlig trend

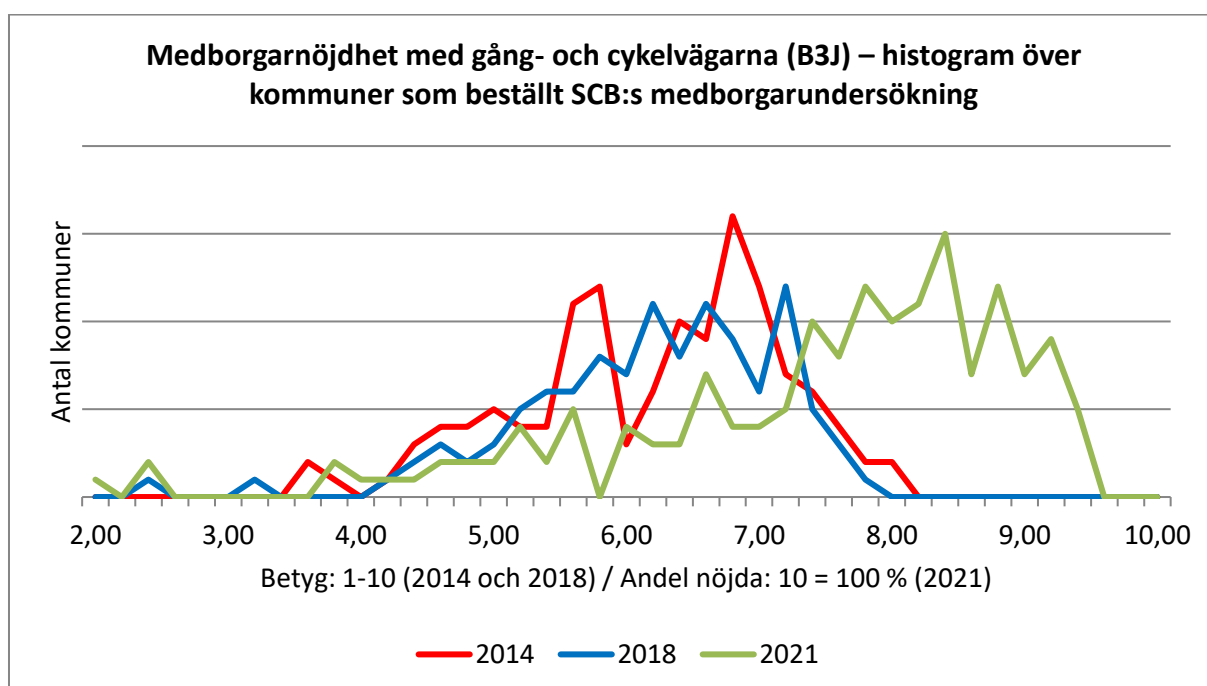
Varje år ges Sveriges kommuner möjlighet att beställa SCB:s medborgarundersökning, där kommuninvånarna får betygsätta sina gång- och cykelvägar på en skala mellan ett och tio. Mellan 100 och 150 kommuner brukar delta i undersökningen per år. Medelbetyget för alla kommuner år 2020 var 6,3. Tyvärr går det inte att se någon tydlig trend att svenskarna blir alltmer nöjda med sina gång- och cykelvägar. År 2012 var medelbetyget 6,1.

Från och med år 2021 ombeds kommuninvånarna i stället att bedöma utbudet genom att välja ett av svarsalternativen *Mycket dåligt* / *Ganska dåligt* / *Ganska bra* /

Mycket bra. Som ett nationellt snitt år 2021 var 75 procent av de svarande nöjda med sina gång- och cykelvägar, i betydelsen att de valt ett av svarsalternativen *Ganska bra* eller *Mycket bra*.

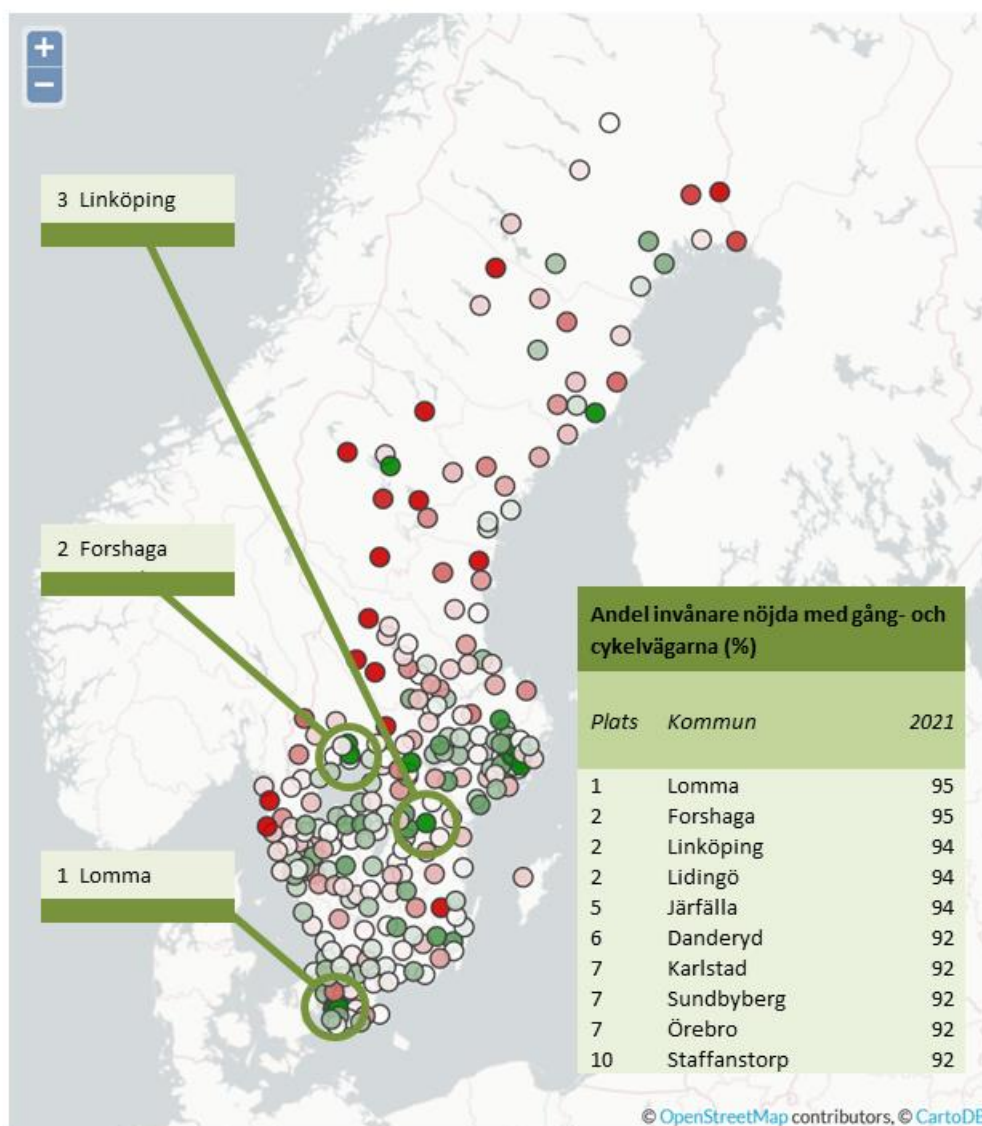
Medborgarnöjdheten skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Detta framgår med all önskvärd tydlighet i nedanstående fördelningar över de kommuner som genomfört medborgarundersökningar. Fördelningarna åren 2014 respektive 2018 visar att ingenting väsentligt har förändrats under dessa fyra år när det gäller medborgarnöjdheten ute i kommunerna.

Även andelen nöjda invånare år 2021 visas i samma diagram. Vi måste hålla i minnet att frågan ställdes på ett annat sätt detta år, så fördelningen kan inte direkt jämföras med dem för år 2014 och 2018.



Det finns ett tydligt samband mellan medborgarnöjdheten med gång- och cykelvägarna och hur mycket befolkningen faktiskt går eller cyklar. Detta samband analyseras i avsnittet om resvanor på sidan 111 och framåt.

I nedanstående [heat map](#) visas kommuner med nöjda invånare i grönt och kommuner med missnöjda invånare i rött, med vitt mitt emellan. Invånarna i [Lomma](#) är allra nöjdast. Andelen nöjda bland dem var 95 procent år 2021. Hack i häl följer en annan pendlingskommun, [Forshaga](#). Där var också 95 procent av invånarna nöjda. Mest missnöjda var invånarna i [Nordanstig](#), där endast 21 procent av de svarande angav att de var ganska eller mycket nöjda med gång- och cykelvägarna.



Olika typer av kommuner har olika förutsättningar. Därför redovisar Gröna Mobilister också resultaten sorterade efter [SKR:s kommungruppsindelning](#) i nedanstående tabell. Generellt minskar medborgarnöjdheten ju längre ut på landsbygden vi rör oss, men det är värt att notera att invånarna i större städer (kommungrupp B3) är mer nöjda med sina gång- och cykelvägar än vad storstadsborna är (kommungrupp A1). Vi noterar dock att bland de tre storstäderna har endast Göteborg genomfört medborgarundersökningar, varför underlaget haltar.

Medborgarnöjdheten är påfallande mycket lägre i landsbygdskommuner med besöksnäring (kommungrupp C9) än i alla andra kommuntyper. Där är också den genomsnittliga mängden cykelväg per capita lägre (se sida 126). Det förefaller viktigare för dessa kommuner att anpassa infrastrukturen till bilburna turister än att ge sina egna invånare möjligheten att låta bilen stå.

Andel invånare som anser att kommunens gång- och cykelvägar är ganska eller mycket bra: redovisning per kommungrupp (%)			
Kommungrupp	2021	Kommun med nöjdast invånare	2021
A1. Storstäder	81,3	Göteborg	81,3
A2. Pendlingskommun nära storstad	83,5	Lomma	94,9
B3. Större stad	86,5	Linköping	94,3
B4. Pendlingskommun nära större stad	75,2	Forshaga	94,5
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	72,1	Köping	88,6
C6. Mindre stad/tätort	81,1	Kalmar	88,9
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	72,2	Nybro	89,0
C8. Landsbygdskommun	72,1	Vetlanda	86,3
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	57,6	Båstad	80,1
RIKET	74,5	Lomma	94,9

Skillnaderna är stora även mellan kommuner av samma typ. Bland de större städerna (kommungrupp B3) har [Linköping](#) invånare som till 94 procent är nöjda med sina gång- och cykelvägar, medan endast 65 procent av befolkningen i närbelägna [Södertälje](#) är nöjda med utbudet. Bland de mindre städerna (kommungrupp C6) är graden av nöjdhet 89 procent i [Kalmar](#) betyget medan den är 73 procent i [Karlskrona](#) och [Västervik](#). Bland landsbygdskommunerna är [Vetlanda](#) bäst med 86 procent nöjda invånare, medan bara 39 procent av invånarna i [Hällefors](#) är nöjda med sina gång- och cykelvägar. Det är uppenbart att det går att göra medborgarna nöjda med gång- och cykelvägarna i alla typer av kommuner.

Pendlingskommunerna utanför Göteborg har halkat efter dem kring Malmö och Stockholm när det gäller hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar. Bästa pendlingskommun nära en storstad (kommungrupp A2) i detta avseende är [Lomma](#). Bästa pendlingskommun utanför Göteborg är [Alingsås](#), som återfinns först på plats 13 i denna rankning.

Fördomen att inga landsbygdskommuner i Norrland bryr sig om cykling kommer på skam, men spridningen i hur mycket de satsar på den är stor. Till exempel är andelen nöjda invånare i [Arvidsjaur](#) och [Lycksele](#) 83 respektive 82 procent, medan denna andel endast är 41 procent i [Haparanda](#). Det är slående att befolkningen i Arvidsjaur och Lycksele är mer nöjda med sina gång- och cykelvägar än invånarna i [Göteborg](#).

Det finns inga tydliga skillnader mellan norra och södra Sverige vad gäller hur nöjda invånarna är (se tabell nedan). Allra störst andel nöjda invånare finns i Östergötland med 91 procent och Värmland med 89 procent.

Andel invånare som anser att kommunens gång- och cykelvägar är ganska eller mycket bra: redovisning per län (%)			
Län	2021	Kommun med nöjdast invånare	2021
Blekinge	76,1	Ronneby	84,1
Dalarna	72,9	Ludvika	86,2
Gotland	i.u.	Gotland	i.u.
Gävleborg	76,9	Gävle	84,4
Halland	79,2	Varberg	80,9
Jämtland	80,2	Östersund	91,5
Jönköping	81,2	Vetlanda	86,3
Kalmar	79,3	Nybro	89,0
Kronoberg	82,2	Växjö	87,6
Norrbottnen	79,5	Boden	86,3
Skåne	82,4	Lomma	94,9
Stockholm	82,5	Lidingö	94,2
Södermanland	77,8	Katrineholm	88,2
Uppsala	84,0	Uppsala	90,4
Värmland	88,7	Forshaga	94,5
Västerbotten	85,0	Umeå	91,4
Västernorrland	73,5	Sundsvall	76,8
Västmanland	83,4	Köping	88,6
Västra Götaland	79,3	Ulricehamn	88,3
Örebro	86,2	Örebro	91,7
Östergötland	91,1	Linköping	94,3
RIKET	74,5	Lomma	94,9

Det finns ett signifikant samband mellan längden cykelväg per capita och hur nöjda kommuninvånarna är med utbudet. Andra faktorer förklarar dock mer än 80 procent av variationen mellan kommunerna vad gäller nöjdheten. Kommuner med riktigt mycket cykelväg alltid har nöjd befolkning, men invånarna kan göras nöjda även om längden cykelväg per capita är liten (se diagram nedan).

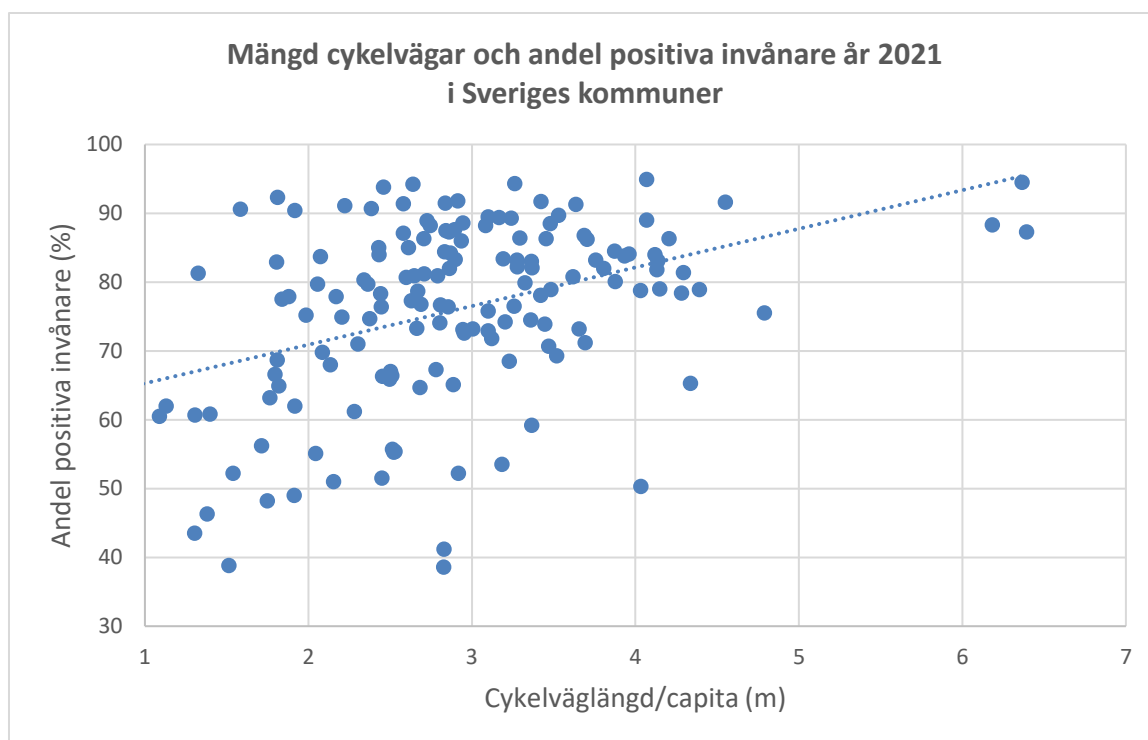
Kvalitet och kvantitet är uppenbarligen olika saker – minst lika viktigt som att maximera antalet meter cykelväg är att skapa tydligt markerade och gena cykelvägar som liksom i Västerås separeras från motortrafiken. Det gäller också att röja dem från snö och att underhålla vägbeläggningen.

I Arvidsjaur är underhållet av gång- och cykelvägar är en prioriterad post i samhällsbyggnadsförvaltningens investeringsbudget. Gång- och cykelvägarna prioriteras också vid snöröjning och används flitigt på vintern för både cykling och sparkåkning.

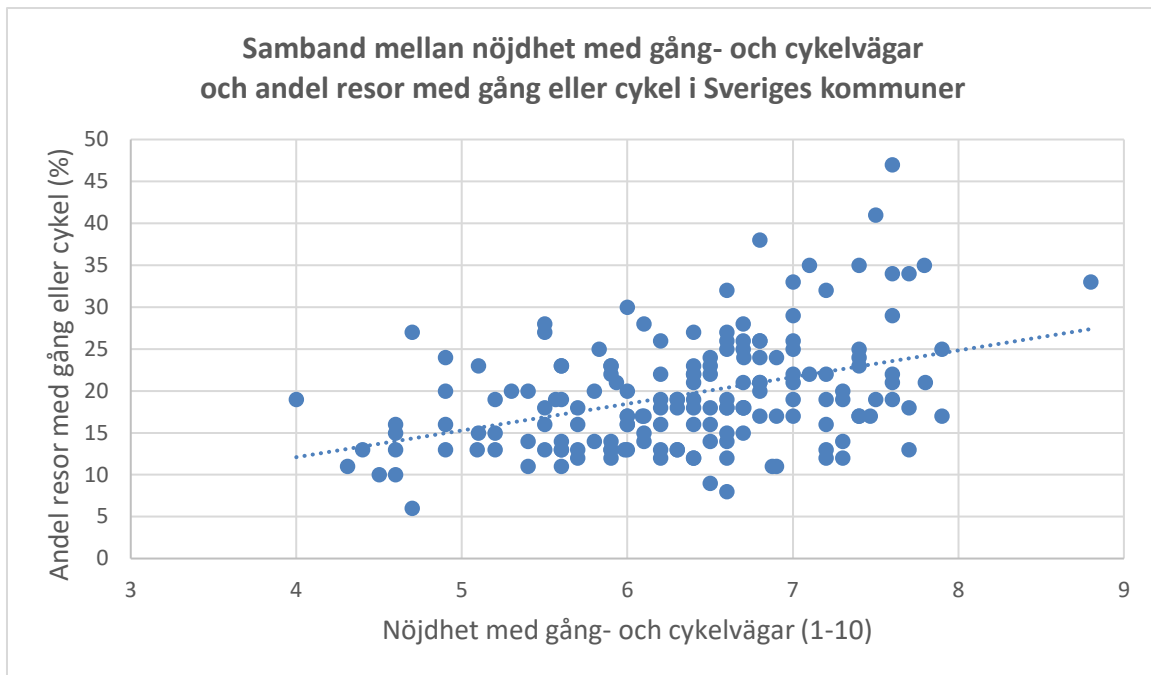
Ju längre ut på landsbygden vi kommer, desto viktigare tycks mängden cykelväg bli för att göra invånarna nöjda. Lutningen på trendkurvan som beskriver sambandet

ökar, och cykelväglängden per capita blir en allt viktigare faktor för att förklara hur nöjd befolkningen är.

Detta förefaller logiskt. Med tanke på de större avstånden på landsbygden kan det faktum att det över huvud taget finns cykelväg som leder dit man ska oftare bli en kritisk faktor för att vilja cykla. Alternativet kan vara att cykla på landsvägar bredvid bilar i hög fart.



Liksom det finns ett tydligt samband mellan mängden cykelväg och andelen nöjda invånare, finns en signifikant korrelation mellan andelen nöjda invånare och hur mycket de faktiskt går och cyklar. Då nöjdheten ökar en enhet på den tiogradiga skala som användes av SCB fram till år 2020 ökar andelen resor med gång eller cykel i snitt med drygt tre procentenheter. Körsträckan i bil minskar med 5–10 procent (se indikator H2C på sida 45).



Vi har sett att det finns tydliga samband mellan mängden cykelväg och hur nöjda invånarna är med utbudet, och mellan hur nöjda de är med utbudet av gång- och cykelväg och hur mycket de faktiskt går och cyklar. Vi finner dock *inte* något direkt samband mellan mängden cykelväg och hur mycket kommuninvånarna går eller cyklar.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Kvalitet viktigare än kvantitet för cykelvägar](#)

Gröna Mobilisters artikel [Data visar att bilismen minskar då det finns attraktiva alternativ](#)

Gröna Mobilisters artikel [Så skapades en cykelstad](#), som handlar om Västerås, som alltid ligger långt framme vad gäller mängden cykelvägar och andel nöjda invånare.

Utbud av kollektivtrafik (B3K)

Analys i sammanfattning

Tillgången till kollektivtrafik ökar långsamt i Sverige. År 2014 bodde knappt 79 procent av befolkningen närmare än 500 m från en vält trafikerad kollektivtrafikhållplats. År 2019 var denna andel drygt 81 procent. Andelen boende i kollektivtrafikhållplatsnära läge är naturligt nog mycket högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. Men denna andel ökar snabbast i glesbygden. Från år 2014 till år 2019 har andelen invånare med mindre än 500 m till närmaste hållplats i de utpräglade landsbygds kommunerna ökat med hela 10 procentenheter. Enligt samma mönster ökar andelen invånare med närhet till kollektivtrafiken snabbare i norra och mellersta Sverige än i södra delen av landet. I Norrbotten ökade denna andel från knappt 61 till drygt 71 procent, och i Dalarna från knappt 69 till drygt 78 procent.

Denna utveckling kan både bero på inflyttning till tätorter och förbättrad kollektivtrafik. Oavsett orsak ger den fler möjlighet att nyttja kollektivtrafiken.

Bedömning

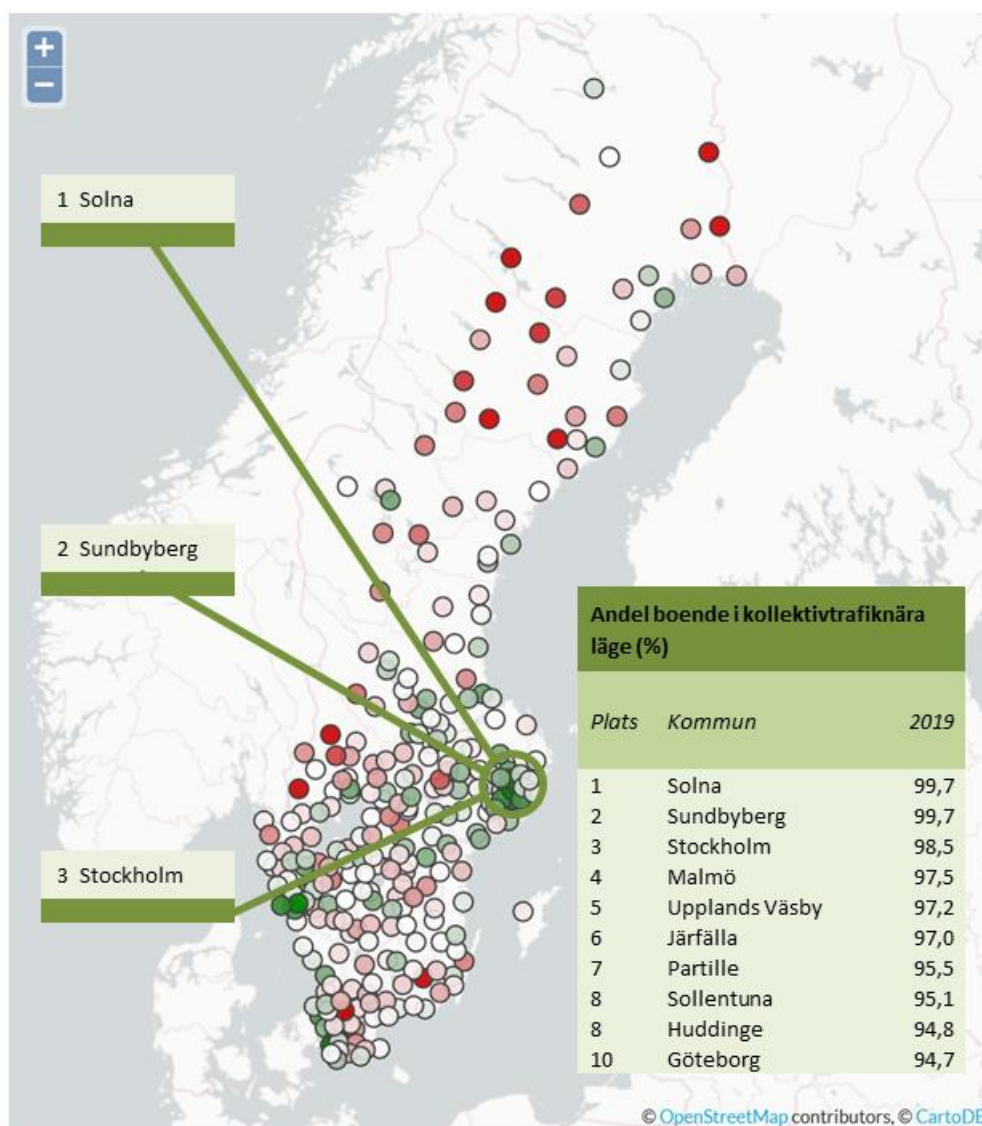


Positiv trend

Utbudet av kollektivtrafik speglas i detta avsnitt av andelen av befolkningen i varje kommun som bor nära en hållplats. För att bidra till statistiken över andelen kollektivtrafikhållplatsnära boende ska en hållplats trafikeras av något kollektivtrafikslag minst en gång per timme vardagar mellan klockan 06 och 20.

Den omfattande analys som krävs för att producera denna statistik medför att den publiceras med lång fördröjning. Vid denna rapportens publicering fanns data till och med år 2019. Det första året för vilket underlag finns är 2014.

I den [heat map](#) som visas nedan markeras kommuner med hög andel boende i kollektivtrafikhållplatsnära läge i grönt, och kommuner med låg sådan andel i rött, med vitt mitt emellan. Andelen kollektivtrafikhållplatsnära boende är naturligt nog högst i storstadsområdena i södra Sverige och lägst i Norrlands inland. På tio-i-topplistan över kommuner med högst andel kollektivtrafikhållplatsnära boende finner vi de tre storstäderna samt pendlingskommuner kring dessa.



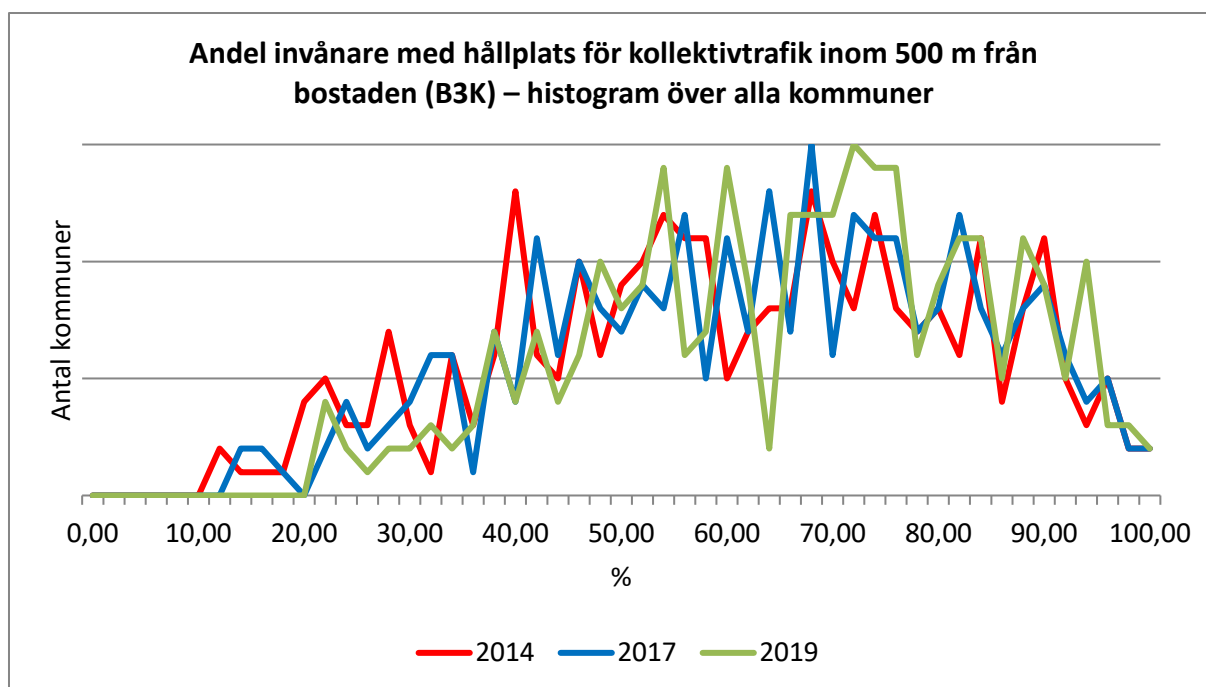
I tabellen nedan visas andelen boende i kollektivtrafiknära läge uppdelad per län. Högst är andelen i Stockholms län med knappt 94 procent. Lägst är den på Gotland med drygt 62 procent och i Värmland med knappt 67 procent. Det går inte att se någon tydlig skillnad mellan länen i norra och södra Sverige.

Andelen kollektivtrafiknära boende har ökat i alla regioner från år 2014 till år 2019. Störst är ökningen i mellersta och norra Sverige. I Norrbotten ökade till exempel denna andel från knappt 61 till drygt 71 procent, och i Dalarna från knappt 69 till drygt 78 procent. Den stora ökningen i Västerbotten beror troligen delvis på fel i statistiken år 2014. Det året angavs andelen kollektivtrafiknära boende i [Skellefteå](#) till orimligt låga 37 procent, att jämföra med cirka 75 procent alla år därefter.

Andel boende i kollektivtrafiknära läge: redovisning per län (procent)				
Län	2014	2019	Kommun med högst andel	2019
Blekinge	70,2	71,6	Karlskrona	76,3
Dalarna	68,7	78,2	Borlänge	90,0
Gotland	54,5	62,3	Gotland	62,3
Gävleborg	76,7	78,7	Gävle	91,4
Halland	75,9	76,0	Halmstad	90,0
Jämtland	61,7	69,2	Östersund	90,8
Jönköping	71,5	75,0	Jönköping	89,7
Kalmar	65,6	68,4	Oskarshamn	80,4
Kronoberg	65,4	70,6	Växjö	85,1
Norrbottn	60,8	71,3	Luleå	88,0
Skåne	79,1	80,5	Malmö	97,5
Stockholm	93,1	93,9	Solna	99,7
Södermanland	79,7	81,1	Oxelösund	87,7
Uppsala	80,7	82,2	Uppsala	89,6
Värmland	63,1	66,6	Karlstad	90,5
Västerbotten	58,5	72,7	Umeå	87,4
Västernorrland	67,1	74,8	Härnösand	84,2
Västmanland	72,4	74,0	Västerås	87,4
Västra Götaland	80,6	82,3	Partille	95,5
Örebro	75,7	76,6	Örebro	88,3
Östergötland	79,2	80,8	Linköping	89,3
RIKET	78,7	81,4	Solna	99,7

Bland enskilda kommuner där andelen boende i kollektivtrafiknära läge ökat markant på kort tid kan vi nämna [Ludvika](#), där denna andel ökade från 81,9 till 88,4 procent från år 2017 till år 2019.

I histogrammet nedan visas fördelningen över alla kommuner av andelen invånare som bor nära en kollektivtrafikhållplats. Variationen mellan kommunerna är mycket stor och spänner från 10 till 100 procent. Det går inte att se någon strukturell förändring i fördelningen sedan år 2014. Slutsatsen blir att förutsättningarna att åka kollektivt skiljer sig enormt åt beroende på var man bor, och att dessa skillnader ser ut att bestå.



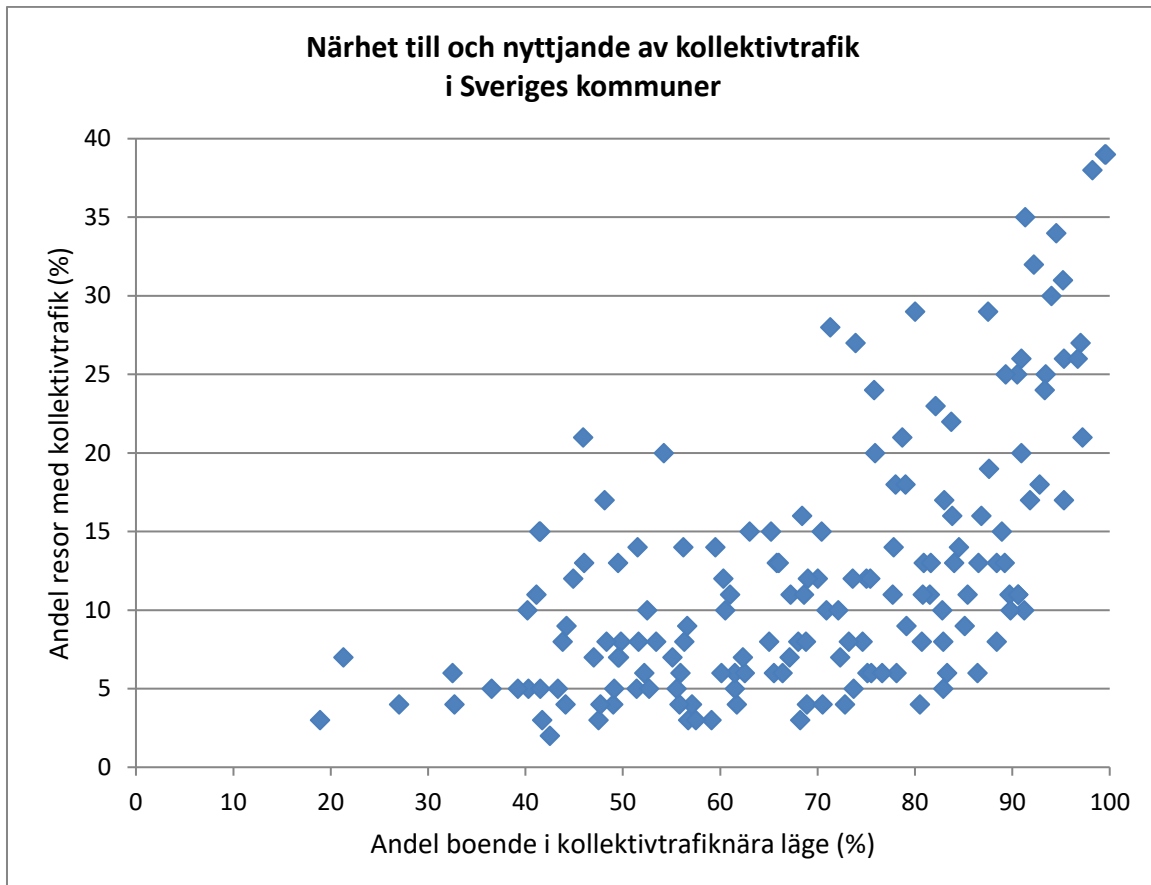
I tabellen nedan visas andelen boende i kollektivtrafiknära läge uppdelad per kommuntyp, enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Andelen boende i kollektivtrafiknära läge är naturligt nog mycket högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. Men denna andel boende ökar snabbast i glesbygden. Från år 2014 till år 2019 har andelen invånare med mindre än 500 m till närmaste hållplats i de utpräglade landsbygdskommunerna (kommungrupp C8 och C9) ökat med hela 10 procentenheter.

Andel boende i kollektivtrafiknära läge: redovisning per kommungrupp (procent)

Kommungrupp	2014	2019	Kommun med högst andel	2019
A1. Storstäder	96,9	97,2	Stockholm	98,5
A2. Pendlingskommun nära storstad	85,3	86,8	Solna	99,7
B3. Större stad	87,8	88,9	Helsingborg	93,1
B4. Pendlingskommun nära större stad	64,0	65,8	Landskrona	88,4
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	63,5	66,6	Sandviken	85,3
C6. Mindre stad/tätort	70,2	75,1	Falun	87,1
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	55,7	61,7	Oxelösund	87,7
C8. Landsbygdskommun	48,7	58,4	Ludvika	88,4
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	45,2	55,1	Orsa	78,6
RIKET	78,7	81,4	Solna	99,7

Utvecklingen att en allt större andel av befolkningen i glesbygden och i norra Sverige bor nära kollektivtrafiken kan både bero på inflyttning till tätorter och förbättrad kollektivtrafik. Oavsett orsak ger den fler möjlighet att nyttja kollektivtrafiken.

För att avgöra om en förbättrad tillgänglighet alltid leder till ökat resande med kollektivtrafik jämförs i figuren nedan andelen boende i kollektivtrafiknära läge med andelen resor i kommunen som sker med kollektivtrafik (sida 111).



Att många bor nära kollektivtrafiken visar sig vara ett nödvändigt men inte tillräckligt villkor för att många ska åka kollektivt. Det framstår som en naturlag att det finns en största möjlig marknadsandel för kollektivtrafiken som är proportionell mot hur stor andel av befolkningen som bor nära en hållplats. Detta visar att en nödvändig startpunkt i all samhällsplanering som syftar till att bryta bilberoendet är att låta kollektivtrafiken och folket komma nära varandra.

Det finns dock många kommuner där en stor andel av befolkningen bor nära kollektivtrafiken, men där ändå få åker kollektivt. Det är uppenbart att många andra faktorer påverkar. Kollektivtrafiken måste vara attraktiv och relevant i människors vardagsliv. Är kollektivtrafiken det snabbaste och smidigaste sättet för att ta oss till jobbet använder vi den för pendling, annars inte.

Fler bor nära kollektivtrafiken i större städer (kommungrupp B3) än i pendlingskommuner (kommungrupp A2), men kollektivtrafiken används trots detta mer sällan i städerna (sida 115). I stället går och cyklar stadsborna desto mer. En lägre andel resande med kollektivtrafik är alltså inte alltid av ondo.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel [Tar vi bussen om bussen inte tar sig till oss?](#)

Medborgarnöjdhet med kollektivtrafiken (B3K)

Analys i sammanfattning

Den genomsnittliga medborgarnöjdheten med den lokala och regionala kollektivtrafiken har varit i stort sett oförändrad bland Sveriges invånare sedan år 2012, och nådde 5,6 på en tiogradig skala år 2020. År 2021 började SCB att mäta medborgarnöjdheten på ett nytt sätt. 53 procent av de svarande angav att de är ganska eller mycket nöjda med utbudet av kollektivtrafik. Den genomsnittliga kundnöjdheten med länstrafikbolagen har sjunkit något sedan 2006 och landade på 59 procent år 2021.

Medborgarnöjdheten är naturligt nog högst i storstadsområdena, och blir allt lägre ju längre ut på landsbygden vi rör oss. Det finns inget tydligt mönster att invånarna i södra Sverige är mer nöjda med kollektivtrafiken än dem som bor i de norra delarna av landet. Spridningen mellan kommunerna är mycket stor. I vissa kommuner är bara en av tio nöjda med kollektivtrafiken, i andra är nio av tio nöjda.

Vissa länstrafikbolag har lyckats öka kundnöjdheten på senare år trots den genomsnittliga nedgången. Det rör sig om Blekinge, Kronoberg, Värmland, Västmanland och Västra Götaland. I Värmland är kundnöjdheten med länstrafikbolaget högst i landet med 79 procent. Därmed är det inte överraskande att Karlstad ligger i topp bland de kommuner som innehåller större städer när det gäller medborgarnöjdhet. År 2021 var över 81 procent av Karlstadsborna ganska eller mycket nöjda med utbudet av kollektivtrafik.

Bedömning



Ingen tydlig trend

Varje år ges Sveriges kommuner möjlighet att beställa SCB:s medborgarundersökning, där kommuninvånarna får betygsätta sin lokala och regionala kollektivtrafik på en skala mellan ett och tio. Medelbetyget för alla kommuner år 2020 var 5,6. Tyvärr går det inte att se någon tydlig trend att svenskarna blir alltmer nöjda med sina gång- och cykelvägar. År 2012 var medelbetyget 5,4.

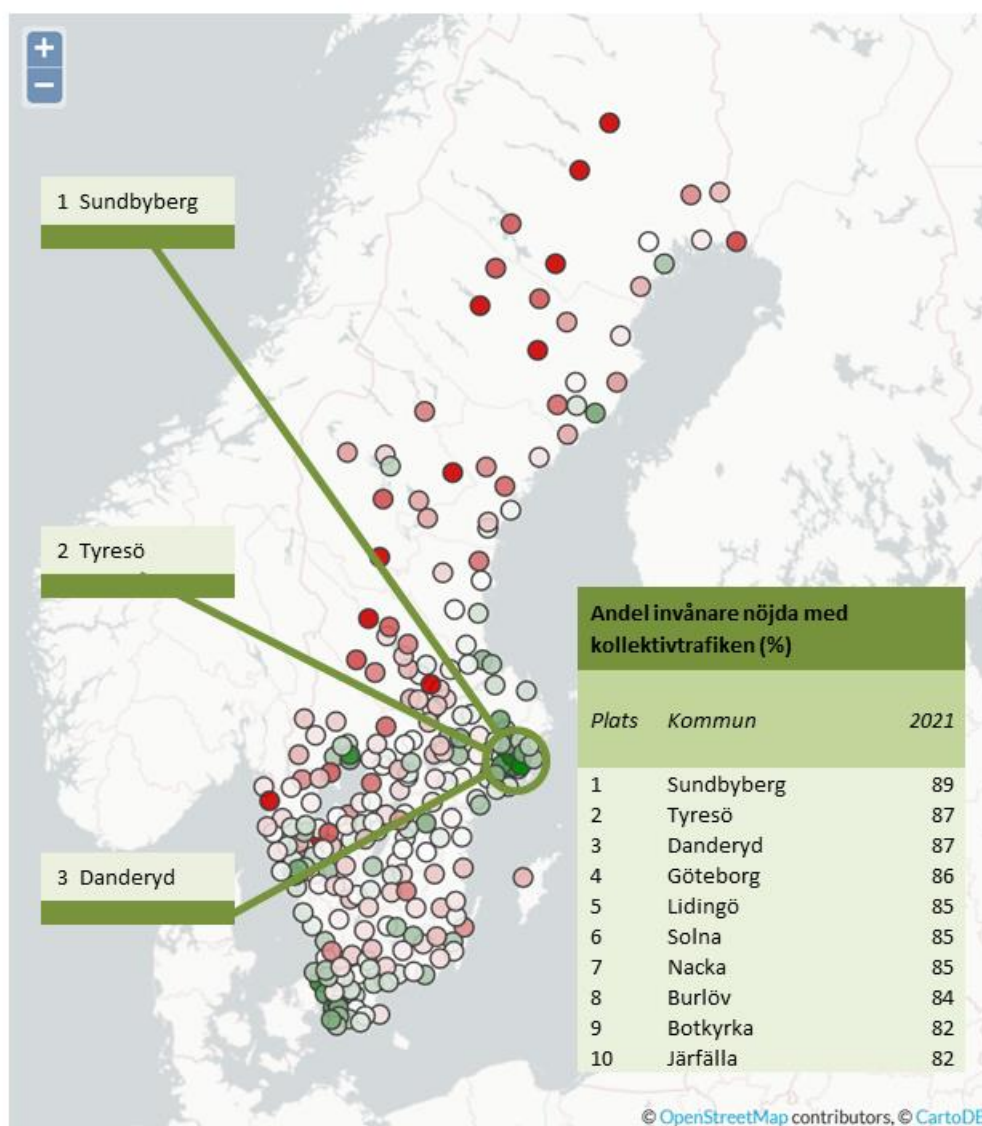
Från och med år 2021 ombeds kommuninvånarna i stället att bedöma utbudet genom att välja ett av svarsalternativen *Mycket dåligt* / *Ganska dåligt* / *Ganska bra* / *Mycket bra*. Som ett nationellt snitt år 2021 var 53 procent av de svarande nöjda med

kollektivtrafiken, i betydelsen att de valt ett av svarsalternativen *Ganska bra* eller *Mycket bra*.

I [Kollektivtrafikbarometern](#) presenterar Svensk Kollektivtrafik varje år befolkningens nöjdhet med sitt länstrafikbolag och sin regionala kollektivtrafikmyndighet (RKM) i form av ett *nöjd kundindex* (NKI). Detta index redovisas dels för kunderna, dels för allmänheten. I denna indikator redovisas kundernas nöjdhet. För riket som helhet beräknas ett medeltal över alla län. Denna kundnöjdhet har sjunkit något under senare år, från 66 procent år 2006 till 60 procent år 2021.

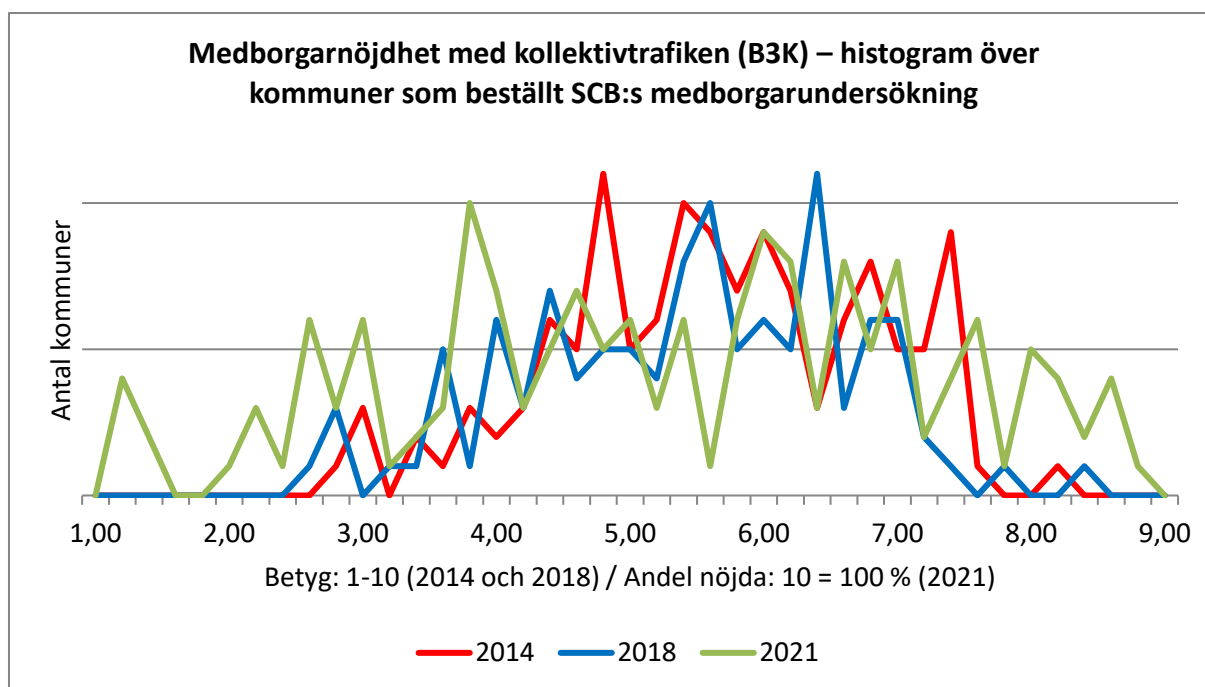
I den [heat map](#) som visas nedan markeras kommuner med hög medborgarnöjdhet i grönt och kommuner med låg medborgarnöjdhet i rött, med vitt mitt emellan. Mönstret speglar tillgängligheten i form av kollektivtrafikhärla boende ganska väl (sida 135). Medborgarnöjdheten är naturligt nog högst i storstadsområdena, och blir allt lägre ju längre ut på landsbygden vi rör oss. Det finns inget tydligt mönster att invånarna i södra Sverige är mer nöjda med kollektivtrafiken än dem som bor i de norra delarna av landet. På tio-i-topplistan finner vi åtta pendlingskommuner utanför Stockholm, samt Göteborg och pendlingskommunen Burlöv utanför Malmö.

År 2017 införde Svensk Kollektivtrafik en ny metod för att samla in dataunderlag till sin kollektivtrafikbarometer. Därför kan det vara problematiskt att jämföra kundnöjdheten år 2017 och 2018 med tidigare år, men de [övergripande trenderna](#) ser inte ut att ha påverkats nämnvärt.



Medborgarnöjdheten skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Detta framgår tydligt i nedanstående fördelningar över de kommuner som genomfört medborgarundersökningar åren 2014, 2018 respektive 2021. I vissa kommuner är bara en av tio nöjda med kollektivtrafiken, i andra är nio av tio nöjda. Observera att fördelningskurvan för år 2021 inte är direkt jämförbar med de tidigare, eftersom frågan ställdes på ett nytt sätt detta år. Det framgår ändå tydligt att ingenting väsentligt har hunnit förändras sedan år 2014 när det gäller medborgarnöjdheten ute i kommunerna.

Det finns ett tydligt samband mellan medborgarnöjdheten med kollektivtrafiken och hur mycket befolkningen faktiskt åker kollektivt. Detta samband analyseras i avsnittet om resvanor på sidan 111 och framåt.



Olika typer av kommuner har olika förutsättningar. Därför redovisar Gröna Mobilister också resultaten sorterade efter [SKR:s kommungruppsindelning](#) i nedanstående tabell. Vi ser samma mönster som för tillgängligheten till kollektivtrafik, i form av kollektivtrafikhärla boende: medborgarnöjdheten minskar ju längre ut på landsbygden vi rör oss. Vi noterar att bland de tre storstäderna har endast Göteborg genomfört medborgarundersökningar, varför underlaget haltar för denna kommungrupp.

Andel invånare som anser att utbudet av kollektivtrafik är ganska eller mycket bra: redovisning per kommungrupp (%)

Kommungrupp	2021	Kommun med nöjdest invånare	2021
A1. Storstäder	85,6	Göteborg	85,6
A2. Pendlingskommun nära storstad	74,3	Sundbyberg	88,7
B3. Större stad	72,8	Karlstad	81,2
B4. Pendlingskommun nära större stad	56,2	Landskrona	77,7
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	48,3	Östhammar	62,2
C6. Mindre stad/tätort	55,0	Karlskrona	68,6
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	42,8	Bromölla	63,3
C8. Landsbygdskommun	32,5	Söderhamn	61,3
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	29,2	Båstad	49,1
RIKET	53,0	Sundbyberg	88,7

I tabellen nedan visas i stället medborgarnöjdheten uppdelad per län. Det finns inget tydligt mönster att invånarna i södra Sverige är mer nöjda med kollektivtrafiken än dem som bor i de norra delarna av landet. Det är dock uppenbart att medborgarnöjdheten är högst i län som innehåller stora befolkningscentra. Högst är nöjdheten i Stockholms län, följt av Västra Götaland, Uppsala län, Skåne och Östergötland.

Andel invånare som anser att utbudet av kollektivtrafik är ganska eller mycket bra: redovisning per län (%)			
Län	2021	Kommun med nöjdast invånare	2021
Blekinge	60,3	Karlskrona	68,6
Dalarna	41,6	Falun	56,3
Gotland	i.u.	Gotland	i.u.
Gävleborg	68,3	Gävle	73,8
Halland	56,7	Kungsbacka	62,3
Jämtland	56,0	Östersund	65,8
Jönköping	55,3	Jönköping	67,8
Kalmar	50,7	Kalmar	68,4
Kronoberg	61,6	Lessebo	69,8
Norrbottnen	49,1	Luleå	69,7
Skåne	68,6	Burlöv	83,8
Stockholm	77,9	Sundbyberg	88,7
Södermanland	61,0	Eskilstuna	70,7
Uppsala	69,1	Uppsala	76,2
Värmland	68,2	Karlstad	81,2
Västerbotten	64,9	Umeå	76,4
Västernorrland	52,0	Sundsvall	58,1
Västmanland	46,5	Hallstahammar	70,5
Västra Götaland	69,6	Göteborg	85,6
Örebro	61,8	Örebro	65,7
Östergötland	68,4	Linköping	74,2
RIKET	53,0	Sundbyberg	88,7

Värt att notera är att invånarna i den lilla kommunen [Lessebo](#) med knappt 9 000 invånare 36 km från Växjö är lika nöjda med kollektivtrafiken som invånarna i huvudorten [Växjö](#). I Lessebo var 69,8 procent av invånarna nöjda år 2021, i Växjö var andelen 69,2 procent. Dessa två kommuner ligger i topp Kronobergs län. Den höga medborgarnöjdheten stämmer väl överens med de resvaneundersökningar som säger att invånarna i Lessebo reser ovanligt mycket med kollektivtrafiken och åker ovanligt lite bil för en kommun av denna typ (sida 111).

I tabellen nedan visas [kundnöjdheten med länstrafiken](#). Det faktum att Lesseboborna och Växjöborna gärna åker kollektivt kan ha bidragit till att

kundnöjdheten med Länstrafiken Kronoberg ökat från 63 procent år 2010 till 66 procent år 2021. Resandet med detta länstrafikbolag ökade också fram till covid-pandemin (sida 55).

Sett över hela landet har dock kundnöjdheten med länstrafikbolagen sjunkit något sedan år 2010, från 63 till 60 procent. Flera länstrafikbolag har dock lyckats öka kundnöjdheten på senare år trots den genomsnittliga nedgången. Utöver Kronoberg rör det sig om Blekinge, Värmland, Västmanland och Västra Götaland. Det bör tilläggas att metodbytet år 2017 vid mätningen av kundnöjdheten (se ovan) kan förklara hela eller delar av den generella nedgången i nöjdhet sedan år 2010.

I Värmland är kundnöjdheten med länstrafikbolaget högst i landet med 79 procent. Därmed är det inte överraskande att Karlstad ligger i topp bland de kommuner som innehåller större städer när det gäller medborgarnöjdhet. År 2021 var över 81 procent av Karlstadsborna ganska eller mycket nöjda med utbudet av kollektivtrafik.

Spridningen mellan länstrafikbolagen är stor vad gäller kundnöjdhet. Deras ambitionsnivå verkar alltså variera mycket, vilket även visar sig i trenderna för resevolym (sida 59).

Kundnöjdhet med länstrafiken (procent)		
Län	2010	2021
Blekinge	65	70
Dalarna	67	55
Gotland	69	43
Gävleborg	66	66
Halland	61	55
Jämtland	i.u.	62
Jönköping	58	58
Kalmar	68	66
Kronoberg	63	66
Norrbottnen	79	69
Skåne	64	59
Stockholm	64	61
Södermanland	61	i.u.
Uppsala	66	62
Värmland	76	79
Västerbotten	71	68
Västernorrland	59	57
Västmanland	60	63
Västra Götaland	53	57
Örebro	63	55
Östergötland	i.u.	69
RIKET	63	60



Kommunens verksamhet (kommunkoncernen)

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/verksamhet/

Kommunkoncernens påverkan på miljö och klimat är oftast liten, men den spelar en stor roll som inspiratör och igångsättare för det lokala omställningsarbetet. Den kan till exempel sparka i gång marknaden för fossiloberoende fordon genom ambitiösa upphandlingskrav för fordon och transporttjänster. Kommunens anställda kan också agera föredömen för resten av befolkningen. Indikatorer i denna grupp kan spegla

- Beslut som tas inom kommunkoncernen (till exempel vilka fordon som används och hur de tankas),
- Beteende hos de anställda i kommunkoncernen (till exempel deras jobbpendling och resvanor i tjänsten)



Bilen

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/verksamhet/bilen/

Indikatorer kopplade till kommunkoncernens fordon

Andel fossiloberoende fordon (B1C och B1I)

Analys i sammanfattning

Andelen fossiloberoende personbilar är ofta mycket högre i kommunkoncernens personbilsflotta än bland de andra bilarna som rullar i kommunen. År 2021 var andelen fossiloberoende personbilar i alla 290 kommunkoncerner 54 procent. Därmed agerar landets kommunkoncerner föredömen och driver på efterfrågan på fossiloberoende fordon. Förmodligen bidrar de också till att upprätthålla ett gott utbud av fossiloberoende fordon som alla kan köpa.

Andelen fossiloberoende personbilar i alla kommuners verksamhet sjönk från drygt 35 procent år 2010 till 28 procent år 2015, men har sedan dess stigit ganska snabbt, för att nå sitt högsta värde hittills år 2021 på 54 procent. Återhämtningen sedan år 2015 beror till stor del på att andelen laddbara bilar ökar. Denna andel nådde 16 procent år 2021.

Ambitionsnivån skiljer sig mycket från kommun till kommun. I vissa kommunkoncerner är andelen fossiloberoende bilar över 90 procent, medan andra inte har några fossiloberoende bilar alls. Generellt sett är andelen fossiloberoende bilar högre i södra än i norra Sverige, och högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. Det finns dock kommuner av alla typer i alla landsändar med mycket hög andel fossiloberoende bilar. I Bodens kommun i Norrbotten är 79 procent av bilarna fossiloberoende. I Skellefteå i Västerbotten är andelen 76 procent. I en utpräglad landsbygdskommun som Gislaved är 92 procent av bilarna fossiloberoende. Uppenbarligen kan alla kommuner göra sig fossilfria om de vill.

Bedömning



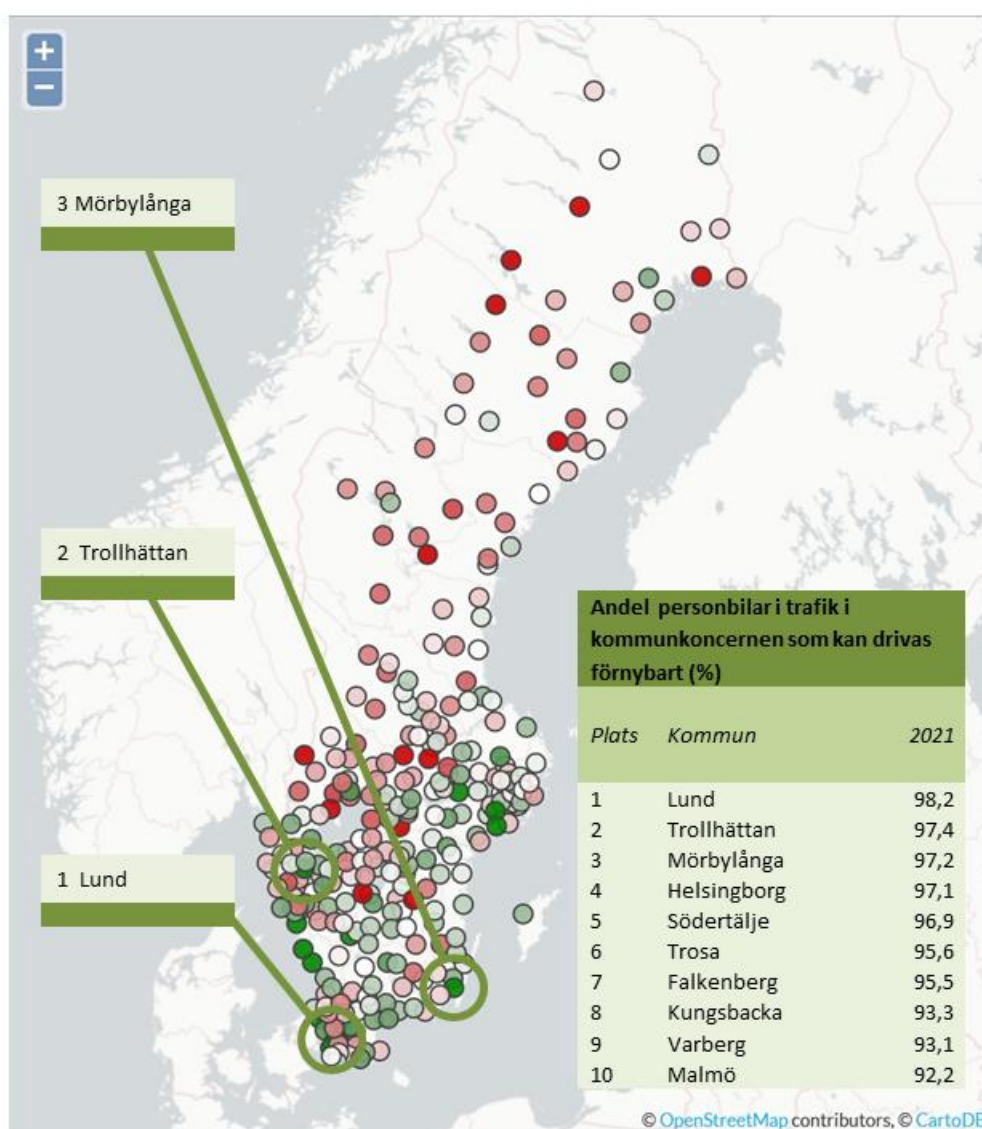
Positiv trend

Personbilarna står för drygt 60 procent av utsläppen från de inrikes transporterna i Sverige. För att vi ska lyckas minska dessa utsläpp med 70 procent till år 2030 enligt klimatlagens mål måste personbilsflottan bli fossiloberoende. Landets kommunkoncerner kan agera föredömen och driva på efterfrågan på fossiloberoende fordon. På så vis kan de också bidra till att skapa ett gott utbud av fossiloberoende fordon på marknaden som kan köpas av alla.

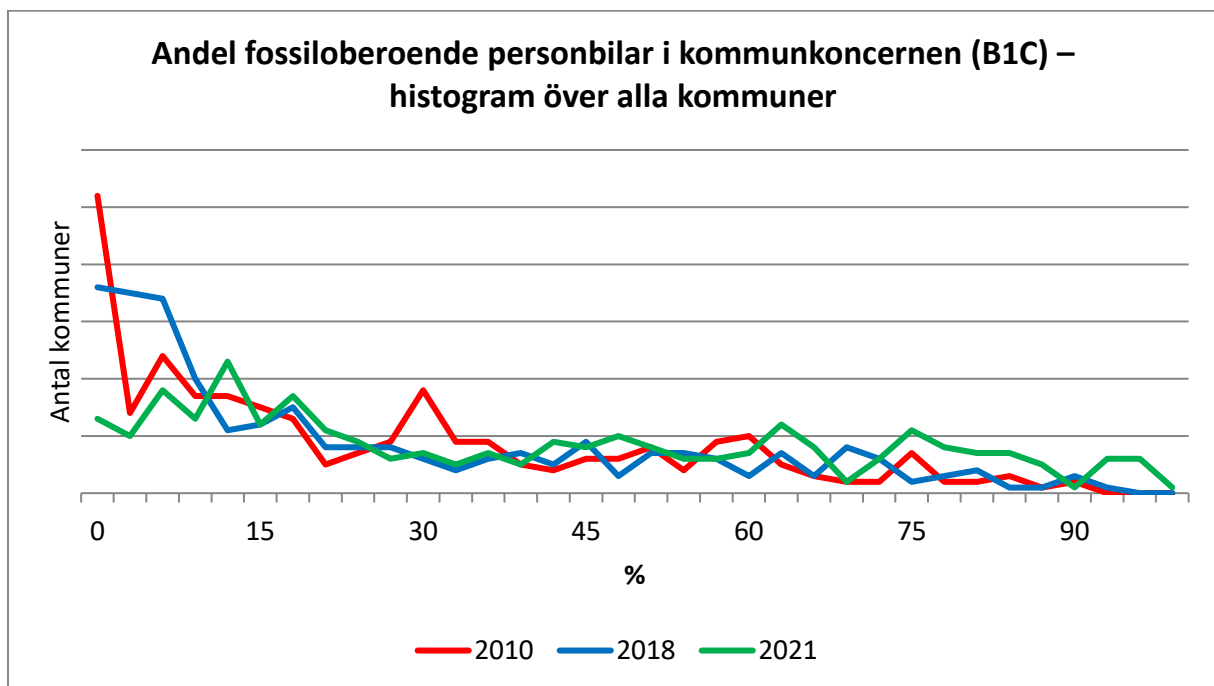
Vi säger att en personbil är fossiloberoende om den är godkänd för ett drivmedel som är förnybart till minst 75 energiprocent, och som går att tanka på minst 50

publika påfyllningsplatser som är någorlunda jämnt utspridda över landet. I praktiken innebär detta att vi kallar etanolbilar, fordonsgasbilar, laddhybrider och elbilar fossiloberoende, liksom dieslbilar som är godkända att köras på förnybar diesel HVO100. Det noteras inte i Vägtrafikregistret om en dieslbil är godkänd för HVO100, men Miljöfordon Sverige har i sitt underlag själva tagit reda på hur det ligger till med den saken i kommunernas fordon. Dataunderlaget utgår från antalet fossiloberoende och fossilberoende bilar som ägs eller leasas av kommunala förvaltningar och bolag.

I den [heat map](#) som visas nedan motsvarar grönt en hög andel fossiloberoende personbilar och rött en låg andel, med vitt mitt emellan. Det finns kommuner med både hög och låg andel fossiloberoende bilar i alla landsändar. I tio-i-topplistan återfinns främst små och mellanstora städer i södra delen av landet. av olika typer i både södra och norra Sverige. Lilla [Mörbylånga](#) på Öland klämmer sig i på en hedrande tredje plats. Av deras 106 personbilar är 103 fossiloberoende. Hela 52 bilar går på biogas, 32 på HVO100, 18 på el och en på etanol E85.



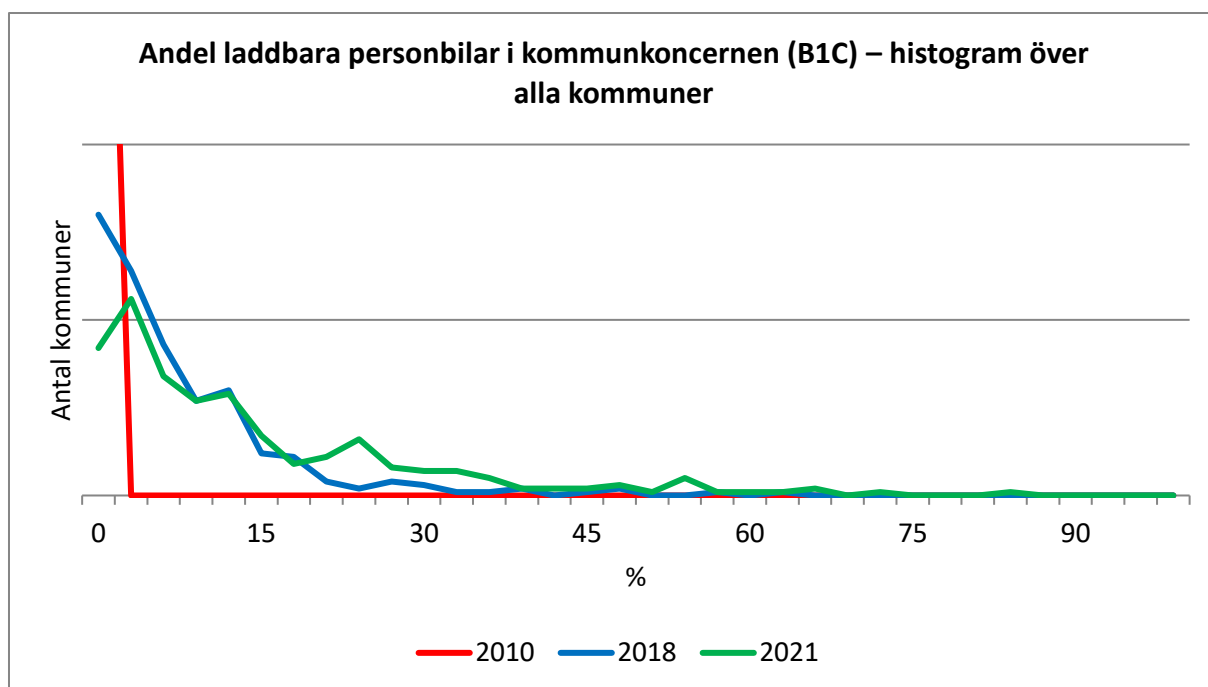
Spridningen i andel fossiloberoende personbilar mellan olika kommuner är mycket stor, vilket illustreras i nedanstående histogram. De flesta kommuner har fortfarande en låg andel fossiloberoende bilar, men det finns också gott om kommuner med en mycket hög sådan andel. Den största förändringen av fördelningen av denna andel över alla kommuner är att antalet kommuner med mycket låg andel fossiloberoende bilar har minskat radikalt sedan år 2010. Detta har bidragit till att den genomsnittliga andelen har ökat från 35,3 till 53,9 procent mellan åren 2010 och 2021. För att beräkna detta genomsnitt viktas kommunerna i proportion till hur många personbilar de äger eller leasar.



Den genomsnittliga andelen fossiloberoende personbilar sjönk dock ned i en svacka på 28 procent år 2015, innan den började stiga igen för att nå sitt högsta värde hittills år 2021.

Återhämtningen sedan år 2015 beror till stor del på att [andelen laddbara fordon](#) ökar snabbt. Denna andel nådde 16,0 procent år 2021. Fördelningen av denna andel över alla kommuner visas i nedanstående histogram, som visar att det finns kommuner där långt fler än hälften av bilarna är laddbara.

Den högsta andelen laddbara personbilar på 84,9 procent fanns år 2021 i [Kävlinge kommun](#), följt av [Öckerö kommun](#) med 72,5 procent laddbara bilar. Bland Kävlings 66 personbilar var 50 elbilar och sex var laddhybrider år 2021. Dessutom förfogade kommunen över fyra dieslbilar som kan köras på HVO100.



I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende personbilar i kommunkoncernerna i landets alla län. År 2021 var denna andel högst i Halland med 82,6 procent, följt av Södermanland med 77,7 procent. I Halland har andelen fossiloberoende kommunala bilar stigit markant från 17,6 procent år 2010. Kommunerna i de nordligare länen halkar efter något i utvecklingen, men det finns kommuner med hög andel fossiloberoende bilar i alla län.

Andel fossiloberoende personbilar i kommunkoncernen: redovisning per län (procent)				
Län	2010	2021	Kommun med högst andel fossiloberoende personbilar	2021
Blekinge	65,4	51,4	Sölvesborg	82,1
Dalarna	20,4	27,9	Borlänge	66,1
Gotland	26,7	73,6	Gotland	73,6
Gävleborg	24,1	41,3	Gävle	75,1
Halland	17,6	82,6	Falkenberg	95,5
Jämtland	23,9	34,1	Östersund	70,7
Jönköping	34,6	68,1	Gislaved	91,8
Kalmar	41,0	59,2	Kalmar	97,2
Kronoberg	35,8	45,6	Alvesta	85,9
Norrbottnen	16,1	38,3	Boden	79,3
Skåne	32,4	66,1	Lund	98,2
Stockholm	42,6	57,6	Södertälje	96,9
Södermanland	51,9	77,7	Trosa	95,6
Uppsala	26,2	64,9	Uppsala	87,5

Värmland	25,5	34,4	Karlstad	87,8
Västerbotten	27,9	49,5	Skellefteå	76,2
Västernorrland	26,8	30,4	Härnösand	62,7
Västmanland	41,6	56,7	Västerås	77,7
Västra Götaland	44,8	51,3	Trollhättan	97,4
Örebro	28,3	54,6	Örebro	80,2
Östergötland	49,8	67,0	Norrköping	83,2
RIKET	35,3	53,9	Lund	98,2

I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende personbilar i olika typer av kommuner, indelade enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Denna andel är betydligt högre i kommuner med en stad som tätort än i pendlingskommuner och landsbygdskommuner. Andelen fossiloberoende bilar har ökat markant i alla typer av kommuner sedan 2010, utom i landsbygdskommuner med mycket turism (kommungrupp C9), där andelen har minskat en aning.

Det finns kommuner av alla slag med mycket hög andel fossiloberoende bilar. Alla kommuner kan uppenbarligen göra sin verksamhet fossilfri om de bara bestämmer sig för det, och tillämpar en konsekvent upphandlingspolicy. Då underlättar de också omställningen i resten av samhället, till exempel genom att skapa underlag för laddstationer eller tankställen för biodrivmedel.

Andel fossiloberoende personbilar i kommunkoncernen: redovisning per kommungrupp (procent)

Kommungrupp	2010	2021	Kommun med högst andel fossiloberoende personbilar	2021
A1. Storstäder	59,8	74,6	Malmö	92,2
A2. Pendlingskommun nära storstad	25,5	47,2	Kungsbacka	93,3
B3. Större stad	45,3	79,6	Lund	98,2
B4. Pendlingskommun nära större stad	22,7	43,0	Trosa	95,6
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	30,7	42,8	Boden	79,3
C6. Mindre stad/tätort	36,8	56,4	Falkenberg	95,5
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	30,5	39,5	Mörbylånga	97,2
C8. Landsbygdskommun	16,1	22,7	Gislaved	91,8
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	26,0	25,3	Strömstad	67,5
RIKET	35,3	53,9	Lund	98,2

Många kommuner tillämpar en upphandlingspolicy som inte bara premierar fossiloberoende personbilar utan även fossiloberoende nyttofordon. [Andelen fossiloberoende lätta lastbilar](#) i kommunal verksamhet har stigit kraftigt från 15,2 procent år 2010 till 60,4 procent år 2021. Det är värt att notera att denna andel är högre än för personbilarna. Liksom på personbilssidan har de senaste årens utveckling påskyndats av elektrifieringen. År 2010 fanns inte en enda laddbar lätt

lastbil i kommunal verksamhet, år 2021 var [andelen laddbara lätta lastbilar](#) 9,6 procent, varav nästan alla var rena elfordon.

Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon (B1H)

Analys i sammanfattning

Koldioxidutsläppen från avgasröret hos personbilar i kommunal verksamhet är oftast betydligt lägre än hos andra bilar som rullar i kommunen. År 2021 var de genomsnittliga utsläppen hos de personbilar som ägs eller leasas av Sveriges 290 kommunkoncerner 110 g/km, att jämföra med 140 g/km hos alla personbilar i trafik i Sverige. Detta visar att kommunerna aktivt väljer energieffektiva fordon med låg klimatpåverkan till sin egen verksamhet och därmed agerar föredömen. Det är därmed miljömässigt god policy att låta de kommunanställda använda kommunens egna fordon vid tjänsteärenden snarare än sina privata bilar.

Det genomsnittliga utsläppet från personbilar i kommunal verksamhet har sjunkit från 166 g/km år 2010 till 110 g/km år 2021. Den snabbt ökande andelen laddhybrider och elbilar har bidragit till denna utveckling. De senaste åren har dock minskningstakten bromsat in för att nästan avstanna. Det kan vara så att kommunkoncernerna dragits med i SUV-trenden, så att elektrifieringens positiva inverkan på utsläppen motverkas av införskaffande av allt större och mindre energieffektiva bilar.

Generellt sett är de kommunala fordonen mer koldioxidsnåla i södra än i norra Sverige, och tätbefolkade kommuner använder mer koldioxidsnåla bilar än vad glesbefolkade kommuner gör. Mönstren är dock inte entydiga. En medveten upphandlingspolicy gör stor skillnad oavsett vilken typ av kommun den tillämpas i. I främsta ledet står Kävlinge kommun med genomsnittliga utsläpp på 26 g/km. Bland framstående kommuner utanför storstadsområdena märks Varberg med 59 g/km, Östhammar med 61 g/km, Öckerö med 65 g/km, Hjo med 66 g/km och Habo med 67 g/km. Bland kommuner i norra halvan av landet uppmärksammar vi Östersund med låga 82 g/km och lilla Ånge med 113 g/km i genomsnittliga utsläpp.

På länsnivå har kommunerna i Halland har kommit längst med genomsnittliga utsläpp på 84 g/km. De bästa kommunerna av varje typ enligt SKR:s kommungruppsindelning har personbilsflottor med genomsnittliga utsläpp under 100 g/km. Det är tydligt att alla slags kommuner kan göra sin fordonsflotta koldioxidsnål om de bara bestämmer sig för det.

Bedömning



Ingen tydlig trend

Denna indikator följer koldioxidutsläppen ur avgasröret hos de fordon som ägs eller leasas av kommunala förvaltningar och kommunala bolag.

Dessa koldioxidutsläpp motsvarar de certifierade koldioxidutsläpp ur avgasröret per körd sträcka som är angivna i fordonens typgodkännande. Fram till år 2018 användes testcykeln NEDC för att mäta dessa utsläpp, men nu har den nya testcykeln WLTP införts. Bytet skedde bland annat för att NEDC var för ”snäll” och gav upphov till orealistiskt låga värden på utsläpp och förbrukning.

Alla data som presenteras här baseras på testcykeln NEDC. Tester genomförda år 2019 eller senare har genomförts enligt WLTP, men har räknats om till NEDC för den officiella redovisningen av EU:s utsläppsmål för nya personbilar.

Att hålla fast vid NEDC tills vidare gör att utsläppssiffrorna inte speglar verklig körning. Men det gör det möjligt att dra ut långsiktiga trender och gör det lättare att jämföra olika kommuner och län med varandra.

Även elbilar räknas in i underlaget och tilldelas utsläppet noll. För laddhybrider motsvarar det certifierade utsläppsvärdet en viktning mellan körning på bränsle och el. Vikterna beror på räckvidden på el.

Det är värt att understryka att de certifierade koldioxidutsläppen inte speglar bilarnas klimatpåverkan utan snarare deras energieffektivitet. Klimatpåverkan beror på valet av bränsle eller ursprunget hos den el som elbilsbatteriet laddas med. Även klimatpåverkan vid bilarnas tillverkning måste vägas in. Däremot är koldioxidutsläppen ur avgasröret i stort sett proportionella mot bilarnas energieffektivitet. Bilar som körs på fordonsgas släpper dock ut 20–25 procent mindre koldioxid per energienhet bränsle än bilar som körs på bensin, diesel eller etanol – och bilar som körs på el släpper så klart inte ut någon koldioxid alls vid körning.

Trots dessa begränsningar hos datamaterialet är de certifierade koldioxidutsläppen en god indikator för hur klimat- och miljömedveten kommunkoncernen är när den upphandlar fordon till sin verksamhet. Det [genomsnittliga utsläppet från personbilar i kommunal verksamhet](#) har sjunkit i ganska jämn takt från 166 g/km år 2010 till 110 g/km år 2021. Den snabbt ökande andelen laddhybrider och elbilar bidrar till denna utveckling.

De senaste åren har dock minskningstakten bromsat in för att nästan avstanna. Det kan vara så att kommunkoncernerna dragits med i SUV-trenden, så att elektrifieringens positiva inverkan på utsläppen motverkas av införskaffande av allt större och mindre energieffektiva bilar.

Bilarna i kommunhuset är oftast mycket koldioxidsnålare än andra bilar. Detta visar att de flesta kommuner avsiktligt väljer bilar med låga utsläpp till sin egen verksamhet. År 2021 var det [genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar](#) i trafik i Sverige 140 g/km. Detta innebär att den genomsnittliga

koldioxidbesparingen när man väljer en kommunal bil i stället för vilken annan bil som helst var drygt 20 procent i snitt.

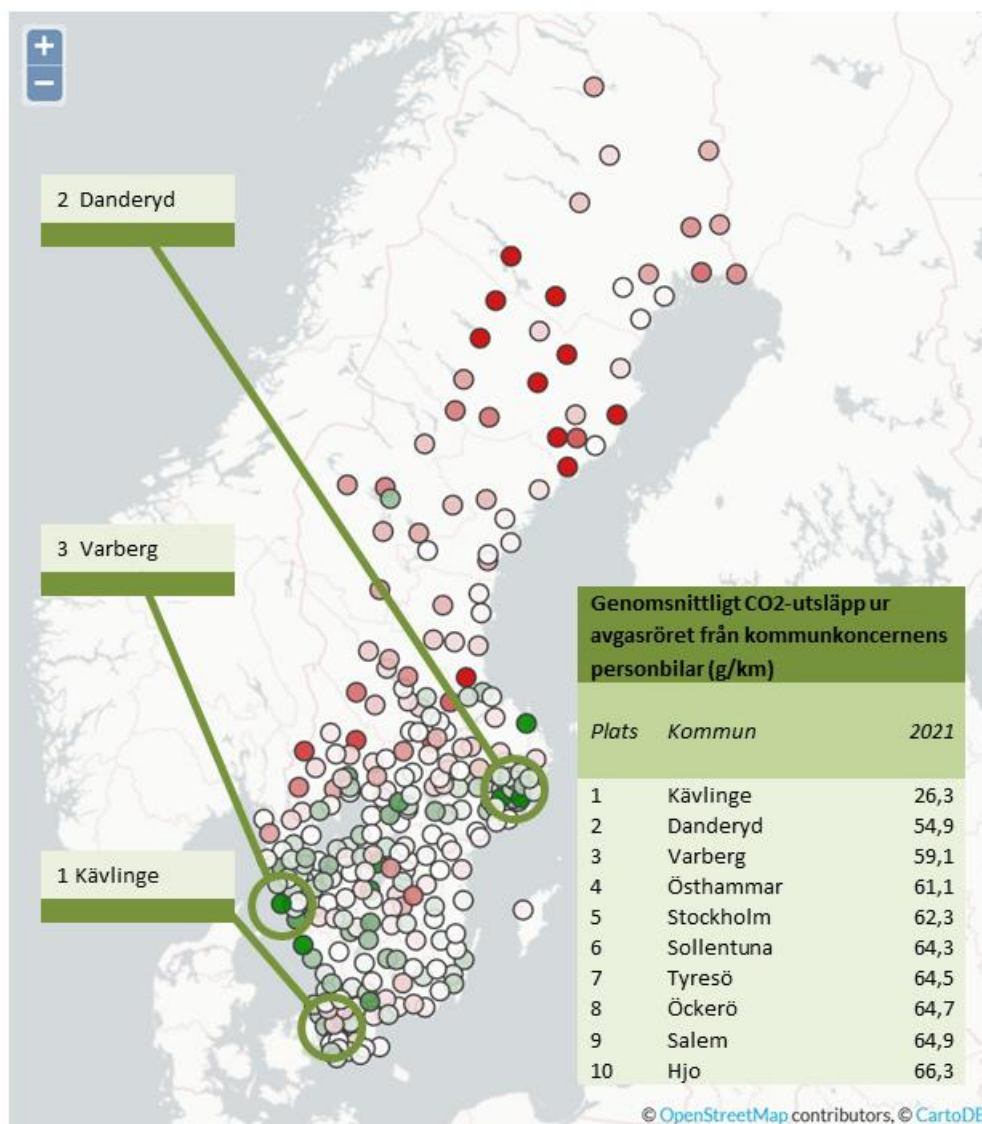
Ett bra sätt att minska klimatpåverkan från kommunanställdas tjänsteresor kan därför vara att inte ge reseersättning till dem som använder egen bil i tjänsten. Då kommer kommunens egna koldioxidsnåla tjänstebilar att användas mer. Troligen kommer dessutom fler tjänsteresor att ske med kollektivtrafik eller cykel – och de onödiga tjänsteresorna blir aldrig av.

Enligt Gröna Mobilisters uppgifter finns idag minst 26 kommuner som inte [ersätter användandet av egen bil i tjänsten](#), eller som har infört skarpa restriktioner. Till exempel ersätter Lunds kommun inte resor i egen bil under fem kilometer.

På den [heat map](#) som visas nedan motsvarar grönt kommuner med lågt genomsnittligt koldioxidutsläpp från kommunkoncernens bilar och rött kommuner med högt utsläpp, med vitt mitt emellan. Generellt sett är de kommunala fordonen mer koldioxidsnåla i södra än i norra Sverige, och bilarna i kommuner kring storstadsområdena har något lägre utsläpp än bilarna i andra kommuner. Men det är svårt att se något tydligt mönster.

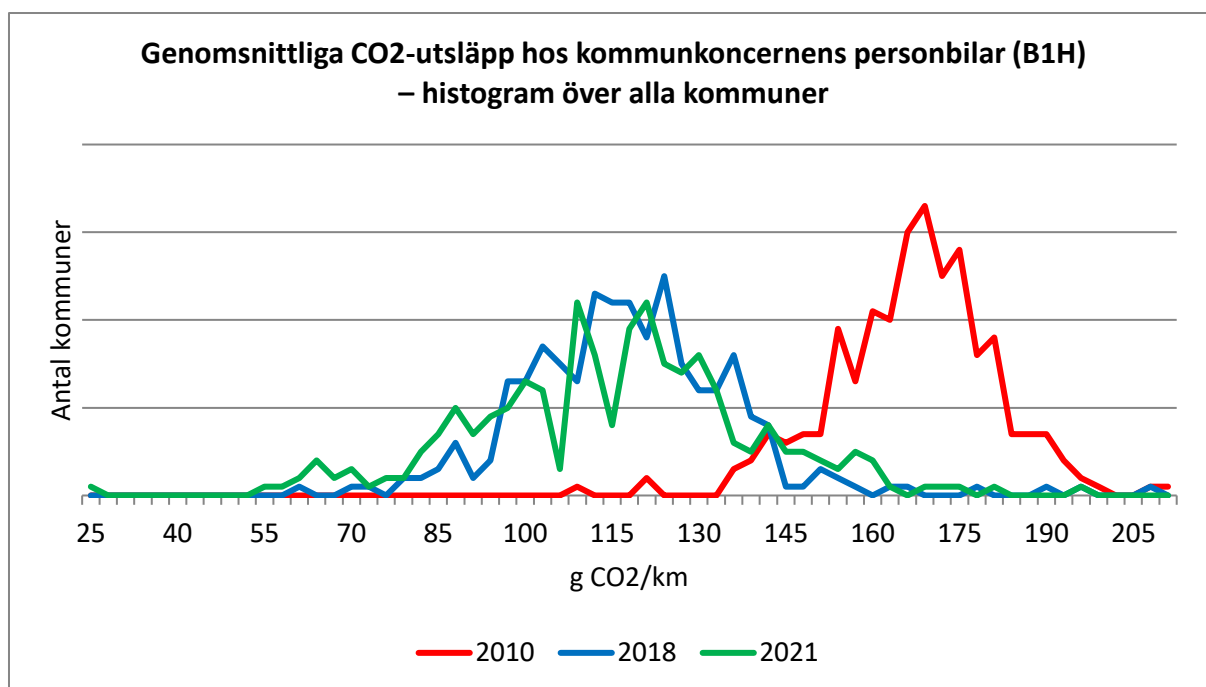
På tio-i-topplistan över låga utsläpp finner vi flera mindre kommuner nära de tre storstäderna. I främsta ledet står [Kävlinge](#) kommun med genomsnittliga utsläpp på 26 g/km. Bland framstående kommuner utanför storstädernas omedelbara närhet märks [Varberg](#) med 59 g/km, [Östhammar](#) med 61 g/km, [Öckerö](#) med 65 g/km och [Hjo](#) med 66 g/km. [Habo](#) med 67 g/km hamnar precis utanför topplistan.

Bland kommuner i norra halvan av landet uppmärksammar vi [Östersund](#) med låga 82 g/km och lilla [Ånge](#) med 113 g/km i genomsnittliga utsläpp. Det är tydligt att alla slags kommuner kan göra sin fordonsflotta koldioxidsnål om de bara bestämmer sig för det.

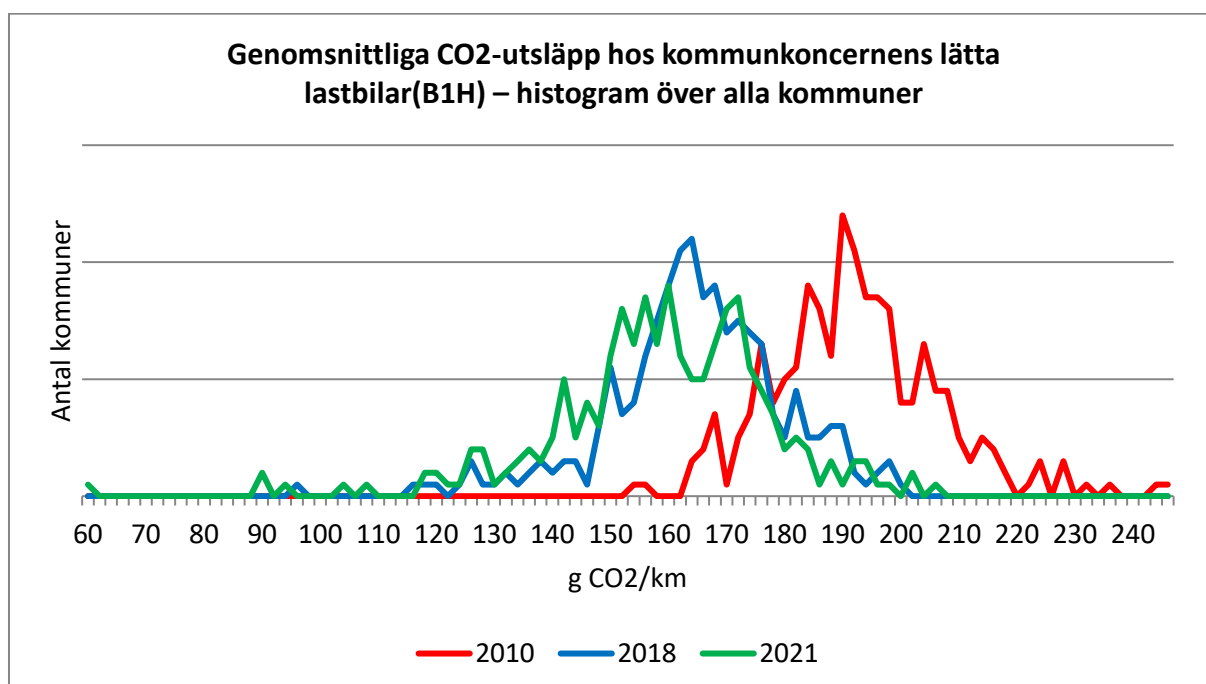


Spridningen i utsläpp från kommunkoncernens personbilar skiljer sig mycket åt från kommun till kommun, vilket syns tydligt i nedanstående histogram över alla kommuner. Spridningen mellan kommunerna har ökat sedan 2010, vilket är ett tecken på att allt fler kommuner verkligen har bestämt sig för att ”koldioxidbanta” sina bilar, medan andra kommuner kör på i gamla hjulspår.

Histogrammen för år 2018 och 2021 är påfallande lika. Det är ett uttryck för att utvecklingen mot en alltmer koldioxid fordonsflotta är på väg att gå i stå.



Bilden blir ungefär densamma när vi tittar på [koldioxidutsläppen hos kommunkoncernens lätta lastbilar](#) i stället för på personbilarnas utsläpp. Det genomsnittliga utsläppet hos lastbilarna i alla kommuner sjunker med tiden, och spridningen mellan kommunerna ökar något, men inte lika mycket som på personbilssidan. År 2010 var det genomsnittliga utsläppet för en lätt lastbil i kommunal verksamhet 192 g/km, för att sjunka till 157 g/km år 2018. Liksom på personbilssidan finns tecken på att minskningstakten för utsläppen från lätta lastbilarna är på väg att avstanna; utvecklingen är med andra ord på väg att gå i stå.



På länsnivå har kommunerna i Halland har kommit längst med genomsnittliga utsläpp på 84 g/km. Över lag är koldioxidutsläppen hos de kommunala bilarna lägre i länen i söder än i länen i norr. Högst är utsläppen från de kommunala bilarna i Västerbotten och Norrbotten. I alla län finns dock kommuner med låga utsläpp från de kommunala bilarna.

Ett tecken på att omställningen till koldioxidsmåla fordon är på väg att gå i stå i kommunkoncenerna är att utsläppen i flera län ökat något från år 2018 till år 2021. Det gäller Blekinge, Dalarna, Gotland, Norrbotten, Uppsala, Värmland och Västernorrland. Å andra sidan har utsläppen sedan dess minskat markant i Gävleborg, Halland, Jönköping, Kronoberg, Skåne, Stockholm och Örebro.

Genomsnittliga CO ₂ -utsläpp hos kommunkoncernens personbilar: redovisning per län (g CO ₂ /km)				
Län	2010	2021	Kommun med lägst CO ₂ - utsläpp	2021
Blekinge	175	122	Sölvesborg	103
Dalarna	165	122	Falun	99
Gotland	158	122	Gotland	122
Gävleborg	176	117	Gävle	89
Halland	160	84	Varberg	59
Jämtland	172	117	Östersund	82
Jönköping	172	105	Habo	67
Kalmar	174	107	Borgholm	93
Kronoberg	161	102	Alvesta	85
Norrbotten	166	133	Älvsbyn	118
Skåne	166	108	Kävlinge	26
Stockholm	170	94	Danderyd	55
Södermanland	162	101	Vingåker	83
Uppsala	164	122	Östhammar	61
Värmland	167	116	Forshaga	72
Västerbotten	171	138	Umeå	113
Västernorrland	163	131	Ånge	113
Västmanland	176	123	Hallstahammar	103
Västra Götaland	159	99	Öckerö	65
Örebro	170	110	Lekeberg	71
Östergötland	173	117	Linköping	110
RIKET	166	110	Kävlinge	26

I nedanstående tabell visas i stället det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla kommunala personbilar uppdelat per typ av kommun, enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Detta koldioxidutsläpp är lägst i storstadskommunerna, och ökar gradvis ju längre ut på landsbygden vi kommer. Skillnaderna mellan olika kommuntyper är dock ganska små, och det är påfallande att det finns kommuner i

alla kommungrupper med riktigt koldioxidsnåla bilar, med genomsnittliga utsläpp under 100 g/km. Detta befäster slutsatsen att alla slags kommuner kan göra sin fordonsflotta koldioxidsnål om de bara bestämmer sig för det.

Vi måste dock resa varningsflagg för att de genomsnittliga utsläppen från kommunkoncerns bilar på landsbygden har ökat från år 2018 till år 2021 (kommungrupp C8 och C9).

Genomsnittliga CO2-utsläpp hos kommunkoncernens personbilar: redovisning per kommungrupp (g CO2/km)

Kommungrupp	2010	2021	Kommun med lägst CO2- utsläpp	2021
A1. Storstäder	156	90	Stockholm	62
A2. Pendlingskommun nära storstad	165	95	Kävlinge	26
B3. Större stad	168	107	Östersund	82
B4. Pendlingskommun nära större stad	165	110	Habo	67
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	169	115	Östhammar	61
C6. Mindre stad/tätort	167	112	Varberg	59
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	165	111	Hjo	66
C8. Landsbygdskommun	169	128	Gislaved	84
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	173	134	Borgholm	93
RIKET	166	110	Kävlinge	26



Beteendet

Adress: 2030.miljobarometern.se/kommun/verksamhet/beteendet/

Indikatorer som rör allt som inte har med val av bil och bränsle att göra

Resvanor vid pendling och tjänsteresor (B3L)

Analys i sammanfattning

Kommunkoncernen utnyttjar ännu inte fullt ut möjligheten att agera föredöme för sin befolkning när det gäller att pendla till jobbet utan bil. Pendlingsmönstren hos de kommunanställda är ungefär desamma som för alla andra invånare. Allt fler insatser i stil med att erbjuda de kommunanställda förmånscyklar inger dock hopp om förändring.

Andelen pendling i bil är generellt sett lägst i större och mellanstora städer, samt i pendlingskommuner. Andelen bilpendling förefaller generellt sett lägre i södra Sverige än i norra. Mönstren är dock inte entydiga. Till exempel är andelen bilpendling bland de kommunanställda i Boden (62 procent) betydligt lägre än i Sigtuna (77 procent).

Det tillgängliga datamaterialet om de kommunanställdas tjänsteresor är för litet för att kunna se några generella mönster. Skillnaderna mellan likartade kommuner är stora, liksom för pendlingsresorna. I Karlstad sker 37 procent av tjänsteresorna med bil, att jämföra med 95 procent i närbelägna Karlskoga kommun. Det inger hopp om att beteenden går att förändra. Insamlade exempel visar att miljöanpassade resepolities och aktiva insatser för att underlätta val av andra färd sätt än bil och flyg drastiskt kan förändra resvanorna.

Bedömning



Trenden kan ej avgöras

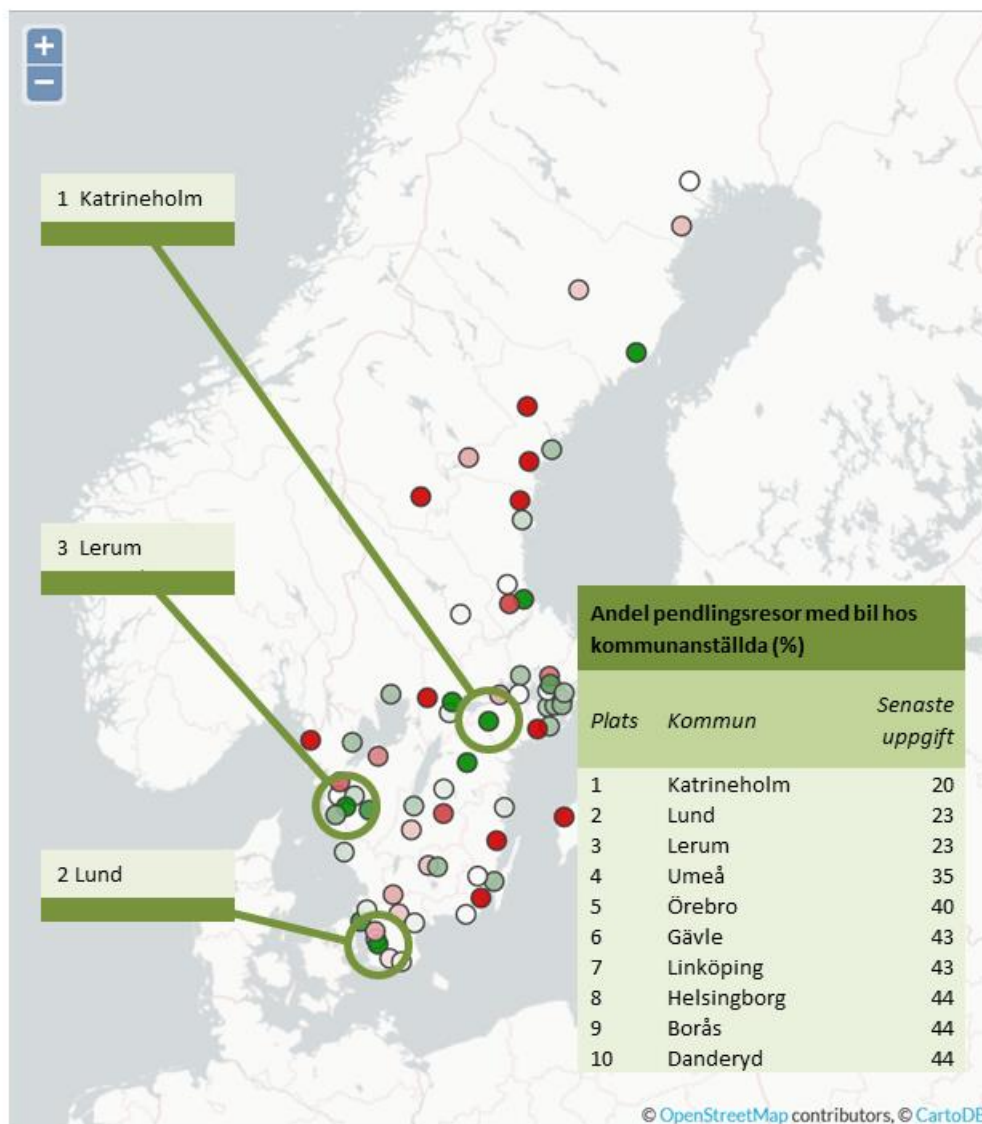
De indikatorer som diskuteras i detta avsnitt bygger på resvaneundersökningar som genomförs av kommunkoncernen och riktar sig till dess egna anställda. Sådana undersökningar genomförs med flera års mellanrum. Vi jämför resultaten från de senaste undersökningarna, genomförda mellan åren 2010 och 2021. Detta innebär att vi inte kan redovisa några trender över tid.

Vi fokuserar enbart på fördelningen av antalet resor med olika huvudsakliga färd sätt, eftersom denna fördelning redovisas i nästan alla resvaneundersökningar. Detta val av mått gör det därmed möjligt att jämföra så många kommuner som möjligt.

Gröna Mobilister har efterfrågat resvaneundersökningar av detta slag från alla kommuner, men har endast fått material från 68 kommuner när det gäller [pendlingsresor](#), och från 41 kommuner när det gäller [tjänsteresor](#). Därför avstår vi

från mer detaljerade analyser. Motsvarande resvaneundersökningar som rör pendling hos alla kommuninvånare redovisas i [indikator B3L](#) bland de kommunala 2030-indikatorerna.

I den [heat map](#) som visas nedan markeras i rött kommuner där de anställda i hög grad pendlar med bil till jobbet, och kommuner i grönt där andelen bilpendling är låg, med vitt mitt emellan. Kommunernas olika förutsättningar gör att andelen bilpendling skiljer sig mycket åt mellan olika kommuner. [Katrineholm](#), [Lerum](#) och [Lund](#) har den i särklass lägsta andelen bilpendling på 20 procent och strax däröver. I [Karlskoga](#), [Sollefteå](#) och [Torsås](#) är däremot andelen pendling i bil 90 procent eller mer.



Bland kommuner med låg andel bilpendling hittar vi större och mellanstora städer, samt pendlingskommuner. Andelen bilpendling förefaller lägre bland kommuner i södra Sverige än i norra delen av landet. Men mönstren är inte entydiga. Bland de

anställda i [Bodens kommun](#) är andelen bilpendling förhållandevis låga 62 procent. Detta kan jämföras med motsvarande andel 77 procent i [Sigtuna kommun](#). Boden är en pendlingskommun (kommungrupp B5) med knappt 30 000 invånare 37 km från Luleå, medan Sigtuna är en pendlingskommun (kommungrupp A2) med cirka 50 000 invånare 33 km från Uppsala och 47 km från Stockholm.

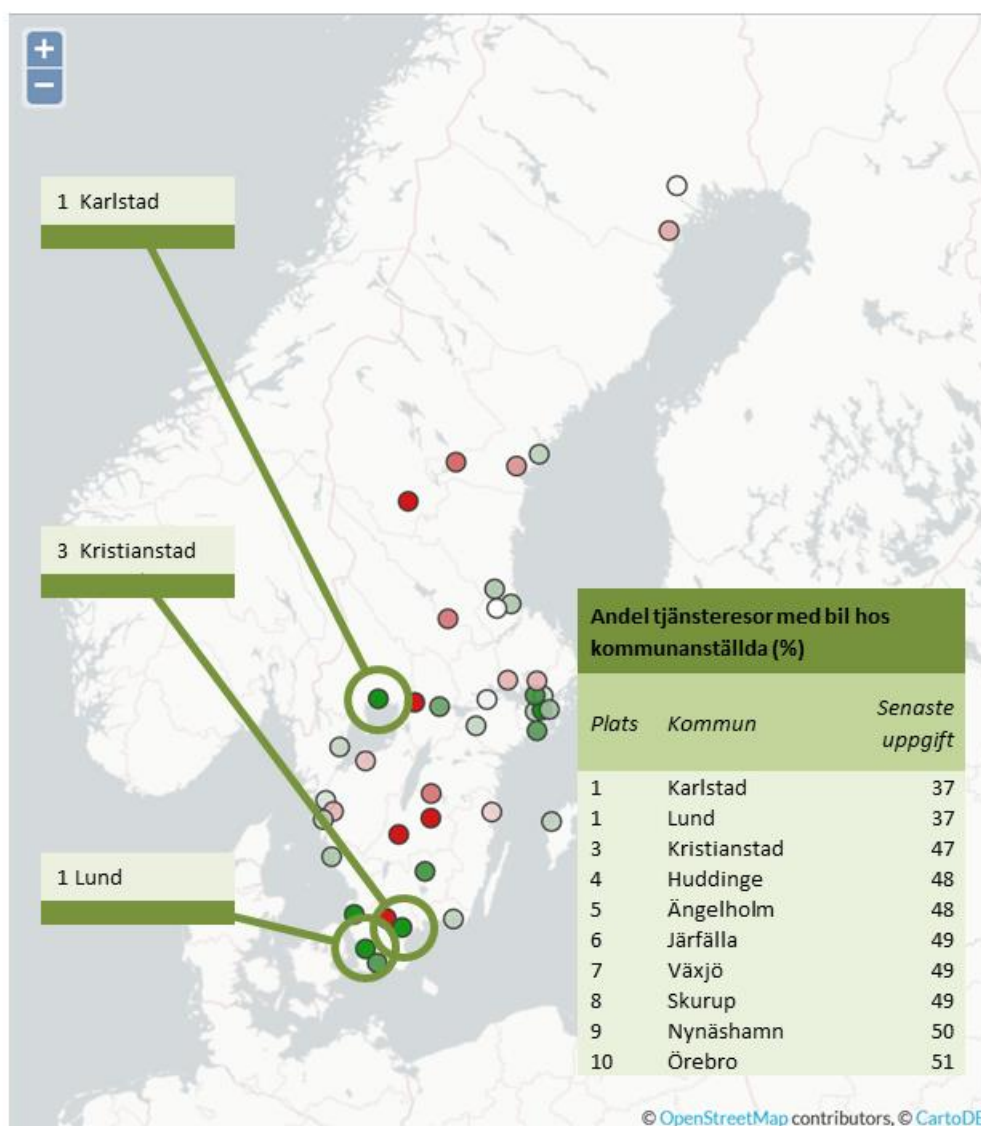
Det kan vara intressant att jämföra arbetspendlingen hos de [kommunanställda](#) och hela [befolkningen](#). Vårt begränsade datamaterial tillåter en sådan jämförelse endast i ett litet antal kommuner. I medeltal verkar tyvärr de kommunanställda pendla som folk gör mest.

Det finns dock lysande undantag. I Jönköping är andelen pendlingsresor med bil bland de kommunanställda 52 procent, att jämföra med hela befolkningens 69 procent. I Umeå är motsvarande siffror 35 procent respektive 57 procent, och i Västervik 57 procent respektive 69 procent.

Liksom länstrafikbolagen har ett ansvar att ge befolkningen förutsättningar att låta bilen stå har kommunkoncernen ett ansvar för att underlätta bilfri pendling. Därför är det glädjande att [allt fler kommuner](#) erbjuder de anställda cyklar som förmån, och att det blivit [mycket populärt](#) att ta emot sådana förmånscyklar. Jönköpings kommun har [utvärderat](#) sin satsning på förmånscyklar, som även innefattar elcyklar. Det visar sig att allt fler tar elcykel i stället för bil till jobbet. Det kan förklara varför de kommunanställda i Jönköping ligger så långt före de andra Jönköpingsborna när det gäller att låta bilen stå på morgonen.

För tjänsteresornas del är dataunderlaget från 41 kommuner för litet för att kunna se några generella mönster. Skillnaderna är stora mellan olika kommuner, liksom för pendlingsresorna. Lägst andel tjänsteresor bil gör anställda i [Karlstads](#) och [Lunds](#) kommun med 37 procent. Högst andel tjänsteresor i bil genomförs i [Karlskoga](#) med 95 procent. Skillnaderna mellan de två närbelägna kommunerna Karlstad och Karlskoga i Värmland är slående. De stora skillnaderna och svårigheten att se generella mönster som förklarar dem antyder att resvanorna går att förändra.

När det gäller tjänsteresor är Gröna Mobilisters material också för litet för att kunna göra några generella jämförelser mellan kommunanställda och allmänhet. Data om resvanor vid [tjänsteresor hos de kommunanställda](#) finns för 41 kommuner, medan data om [tjänsteresor hos alla kommuninvånare](#) endast finns för 5 kommuner. Vi noterar att i Karlstad sker 74 procent av allmänhetens tjänsteresor med bil, men endast 37 procent av de kommunanställdas. I Växjö är motsvarande andelar 73 respektive 49 procent.



Insamlade exempel visar att miljöanpassade resepolices och aktiva insatser för att underlätta val av andra färdmedel än bil och flyg drastiskt kan förändra resvanorna vid tjänsteresor.

I Botkyrka har användandet av privat bil i tjänsten minskat kraftigt sedan de fick tillgång till en extern bilpool och arbetet med en ambitiös resepolicy inleddes. Från år 2007 till år 2016 minskade utbetalningen av ersättning till privat bil i tjänsten med cirka 70 procent.

Även Lerum har tydliga riktlinjer för miljöanpassade tjänsteresor. Där har antalet mil som körs i privat bil i tjänsten minskat med drygt 40 procent mellan åren 2011 och 2015. De anställda har i stället börjat resa mycket mer med lokal och regional kollektivtrafik. Kostnaderna på det konto där sådana resor bokförs mer än fördubblades från år 2011 till år 2015. Denna bild bekräftas av de enkätsvar som inkommit från enheterna i kommunen. Av de svarande väljer 79 procent

kollektivtrafik i första hand för tjänsteresor, och 70 procent svarar att möten förläggs på kollektivtrafiknära platser. Om tjänsteresan är kortare än 2 km väljer 69 procent gång eller cykel i första hand.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel *En miljöanpassad resepolicy gör skillnad*

<http://www.gronabilister.se/en-miljoanpassad-resepolicy-gor-skillnad>

Fordonspooler (B3H)

Analys i sammanfattning

Det är betydligt vanligare att de kommunanställda har tillgång till en fordonspool än att andra invånare i kommunen har det. Det finns en fordonspool för de kommunanställdas tjänsteärenden i 86 procent av de 223 kommuner som svarat på Gröna Mobilisters enkät, men endast i 25 procent av dessa finns en bilpool öppen för allmänheten. I 62 procent av de svarande kommunerna ger fordonspoolen för tjänsteärenden möjlighet att välja andra färdmedel än bilar, till exempel cyklar och elcyklar.

Vi hittar kommuner som halkat efter och inte erbjuder de anställda fordon från en pool med lättskött digitalt bokningssystem i både södra och norra Sverige, och det finns efterslänrare av alla typer - större städer, pendlingskommuner och rena landsbygdskommuner. Detta visar att alla kommuner kan införa modern fordonsdelning om de bara bestämmer sig för det.

Ett bra sätt att etablera fordonspooler för allmänheten på en ort är att låta alla få tillgång till fordon i samma pool som de kommunanställda använder. Detta sker i 18 procent av de svarande kommunerna i samarbete med tredje part. Denna verksamhet kan och bör utvidgas.

Bedömning

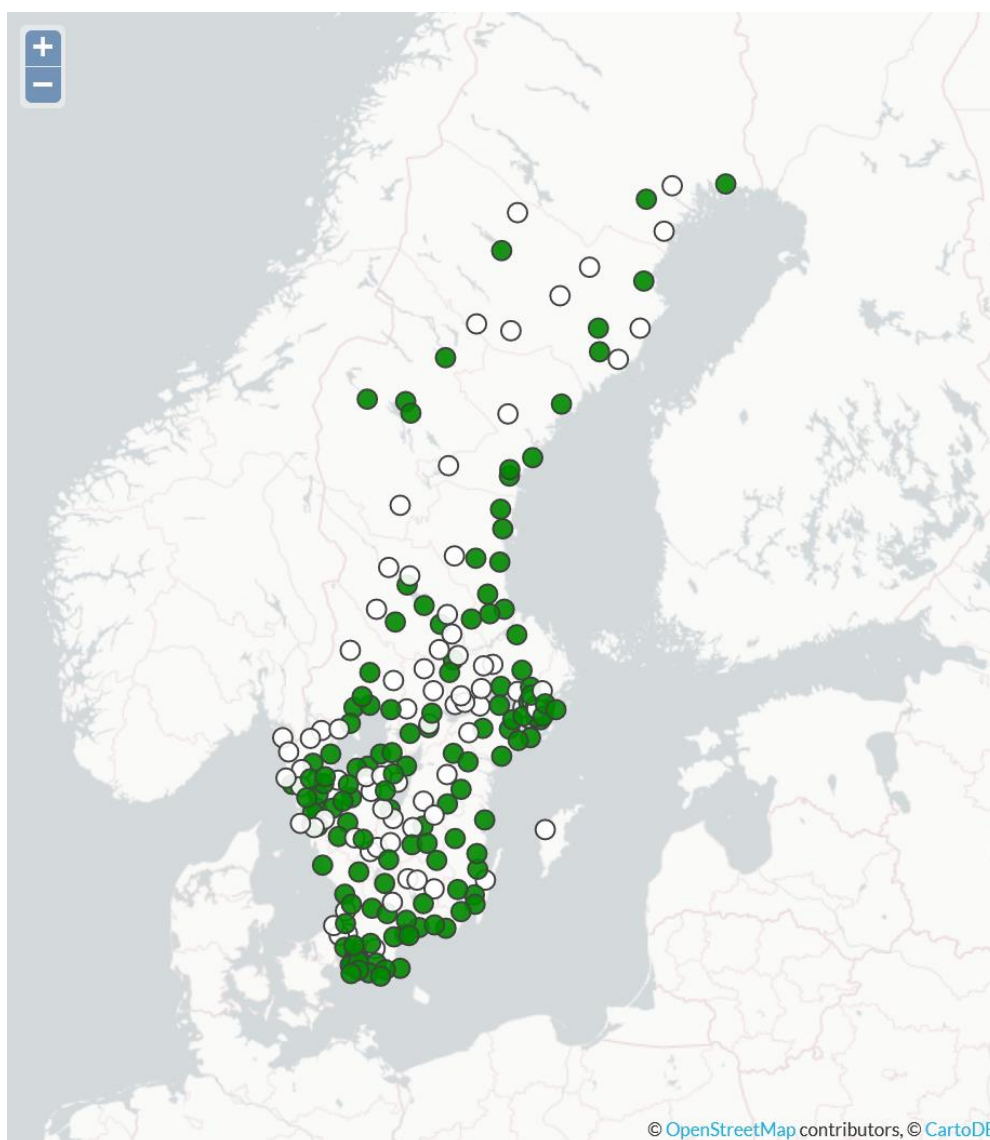


Trenden kan ej avgöras

Denna indikator visar om kommunanställda har tillgång till fordonspool för tjänsteresor med digitalt boknings- och uppföljningssystem. Om kommunen är så pass stor att den har flera förvaltningar måste personal på fler än en förvaltning kunna använda poolfordon för att vi ska säga att sådan tillgång finns. Gröna Mobilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs med jämna mellanrum, senast våren 2022. På grund av bristande svarsfrekvens väljer vi att redovisa de senaste svaren som inkommit från en viss kommun, oberoende av vilket år dessa svar getts. På detta vis kan vi redovisa svar från 223 kommuner som inkommit under perioden 2014–2022.

Av detta skäl kan vi tyvärr inte redovisa trovärdiga trender över tid i denna rapport när det gäller de kommunanställdas tillgång till fordonspooler. Sådana trender för alla svenskers tillgång till bilpool diskuteras på sida 120–122.

Av de 223 svarande kommunerna anger 86 procent att det finns fordonspool för de kommunanställdas tjänsteärenden deras kommun. I 62 procent av de svarande kommunerna ger fordonspoolen möjlighet att välja andra färdmedel än bilar, till exempel cyklar och elcyklar. I den [heat map](#) som visas nedan markeras kommuner med tillgång till en sådan fordonspool för flera resesätt i grönt, och kommuner utan sådan bilpool i vitt. Ingen påfallande skillnad kan märkas mellan kommuner i olika delar av landet; det finns kommuner både med och utan modern fordonspool i både söder och norr, i öster och väster. Detta är ett tecken på att alla kommuner kan införa modern fordonsdelning om de bara bestämmer sig för det.



Denna slutsats bekräftas när vi sorterar kommunerna efter typ, enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). I tabellen nedan visas andelen kommuner i varje kommungrupp med modern fordonsdelning för de anställda med flera möjliga val av resesätt. Denna andel beräknas genom att dividera det antal kommuner i en given kommungrupp som vid sina senaste svar på Gröna Mobilisters enkät uppgivit

att det fanns en sådan fordonsdelning, dividerat med antalet kommuner i denna grupp som någon gång svarat på Gröna Mobilisters enkät. Det visar sig att nästan två tredjedelar av kommunerna i alla kommungrupper har etablerat en fordonspool för de anställda med flera resesätt. Andelen är ungefär densamma i alla typer av kommuner, utom i de rena landsbygdskommunerna (kommungrupp C8 och C9), där den är påfallande lägre. Men det går uppenbarligen att införa modern fordonsdelning överallt, och det görs redan på många ställen.

Procentuell andel av svarande kommuner med fordonspool för flera resesätt	
Kommungrupp	Andel
A1. Storstäder	67
A2. Pendlingskommun nära storstad	69
B3. Större stad	63
B4. Pendlingskommun nära större stad	65
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	71
C6. Mindre stad/tätort	70
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	69
C8. Landsbygdskommun	33
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	25
RIKET	62

Ett bra sätt att etablera fordonspooler för allmänheten på en ort är att låta alla få tillgång till fordon i samma pool som de kommunanställda använder. Detta sker i 18 procent av de svarande kommunerna i samarbete med tredje part. Denna verksamhet kan och bör utvidgas.

Lästips

Gröna Mobilisters artikel *En miljöanpassad resepolicy gör skillnad*

<http://www.gronabilister.se/en-miljoanpassad-resepolicy-gor-skillnad>

Förmånsbilar (B3V)

Analys i sammanfattning

Bilar är vanliga löneförmåner av tradition. Av de 217 kommuner som svarat på Gröna Mobilisters enkät uppger 33 procent att de erbjuder förmånsbil till någon eller några anställda inom kommunkoncernen. Det är mycket vanligare att större kommuner med städer erbjuder förmånsbilar än att mindre landsortskommuner gör det, trots att behovet av bil är mindre i städerna. På motsvarande vis är det vanligare med förmånsbilar i södra än i norra Sverige, trots att behovet av bil är störst i norr.

De löneförmåner som arbetsgivare erbjuder visar vad de värdesätter. För att visa att de tar omställningen till hållbara transporter på allvar anser Gröna Mobilister att kommunerna bör erbjuda andra förmåner än bilar, till exempel cyklar, elcyklar och kollektivtrafikkort. Endast 23 procent av de svarande kommunerna erbjuder förmånsbilar eller personalcyklar.

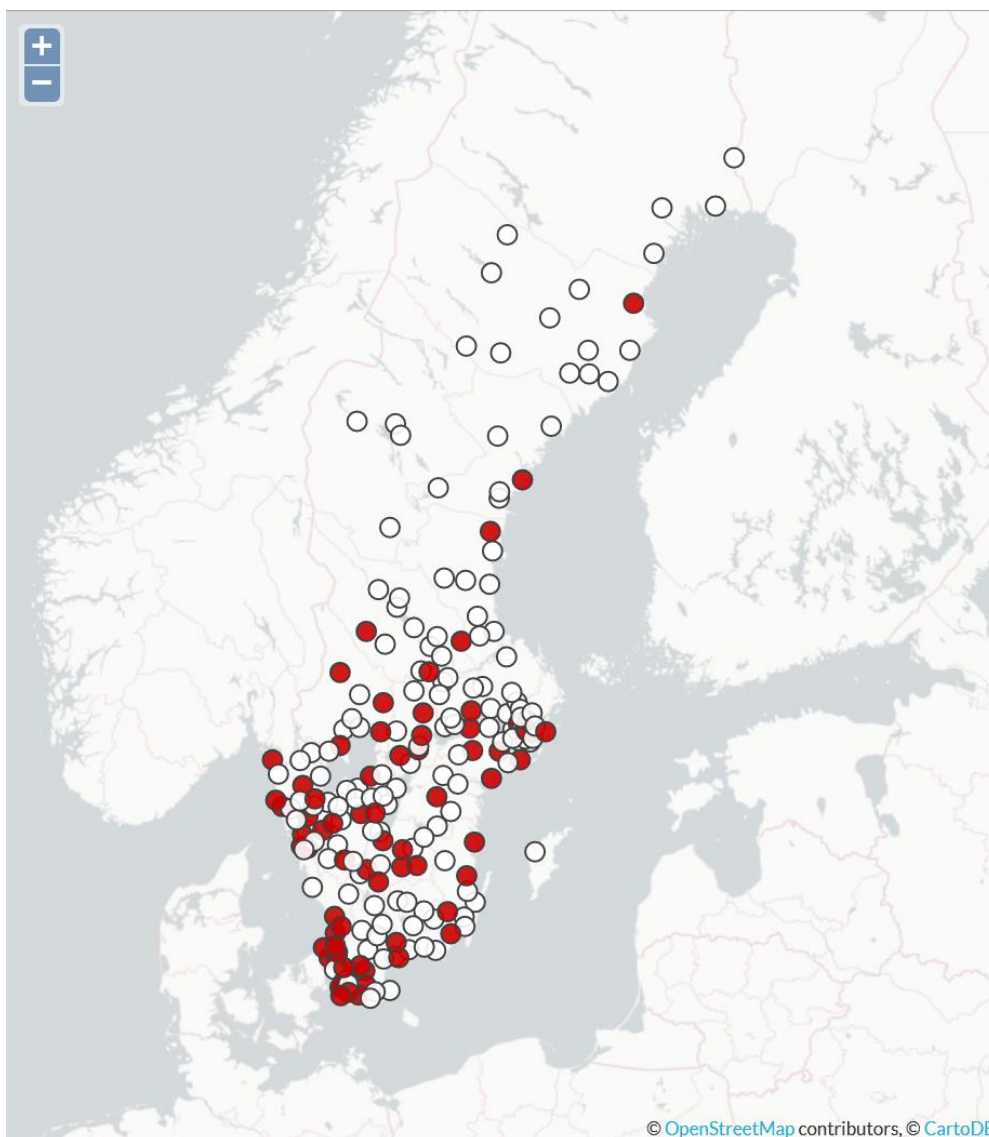
Bedömning



Trenden kan ej avgöras

Denna indikator visar om någon anställd inom kommunen eller i något kommunalt bolag har tillgång till förmånsbil. Gröna Mobilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs med jämna mellanrum, senast våren 2022. På grund av bristande svarsfrekvens väljer vi att redovisa de senaste svaren som inkommit från en viss kommun, oberoende av vilket år dessa svar getts. På detta vis kan vi redovisa svar från 217 kommuner som inkommit under perioden 2014–2022. Av dessa svarande kommuner uppger 33 procent i sina senaste svar att de erbjuder förmånsbil.

I nedanstående [heat map](#) visas kommuner som erbjuder förmånsbil i rött och kommuner som inte gör det i vitt. De allra flesta kommuner som erbjuder förmånsbil ligger i södra Sverige, trots att behovet av bil oftast är mindre där. En påfallande hög andel av kommunerna i västra Skåne och södra Halland erbjuder förmånsbilar.



På samma sätt som förmånsbilar av vanligare i söder trots att behovet av bil är större i norr visar sig förmånsbilar är vanligare i städer än på landsbygden, trots att behovet av bil är större på landet. Detta framgår tydligt i nedanstående tabell, som visar andelen kommuner av olika typ som erbjuder förmånsbil. Kommunerna delas in enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#).

Procentuell andel av svarande kommuner som erbjuder förmånsbilar	
<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	43
B3. Större stad	37
B4. Pendlingskommun nära större stad	38
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	31
C6. Mindre stad/tätort	29
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	28
C8. Landsbygdskommun	14
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	33
RIKET	33

De löneförmåner som arbetsgivare erbjuder är ett uttryck för vad de värdesätter. För att visa att de tar omställningen till hållbara transporter på allvar anser Gröna Mobilister att kommunerna bör erbjuda andra förmåner än bilar, till exempel cyklar, elcyklar eller kollektivtrafikkort.

I avsnittet som följer redovisas i vad mån Sveriges kommuner erbjuder sina anställda förmånsbilar eller tjänstecyklar som också kan användas privat. Det visar sig att det fortfarande är vanligare att erbjuda bilar än cyklar som löneförmån.

Förmånscyklar och personalcyklar (B3W)

Analys i sammanfattning

En framåtsyftande kommun erbjuder cyklar, elcyklar eller kollektivtrafikkort som löneförmån snarare än bilar. Fortfarande är dock en bil en betydligt vanligare anställningsförmån än en cykel. Av de 221 kommuner som svarat på Gröna Mobilisters enkät uppger 23 procent att de erbjuder förmånscyklar till sina anställda, eller tjänstecyklar som också får användas privat. Det är vanligare med sådana förmåner i storstäder och större städer än i andra typer av kommuner. Andelen landsbygdkommuner och pendlingskommuner som erbjuder cyklar eller elcyklar till sina anställda ser ut att öka.

Bedömning

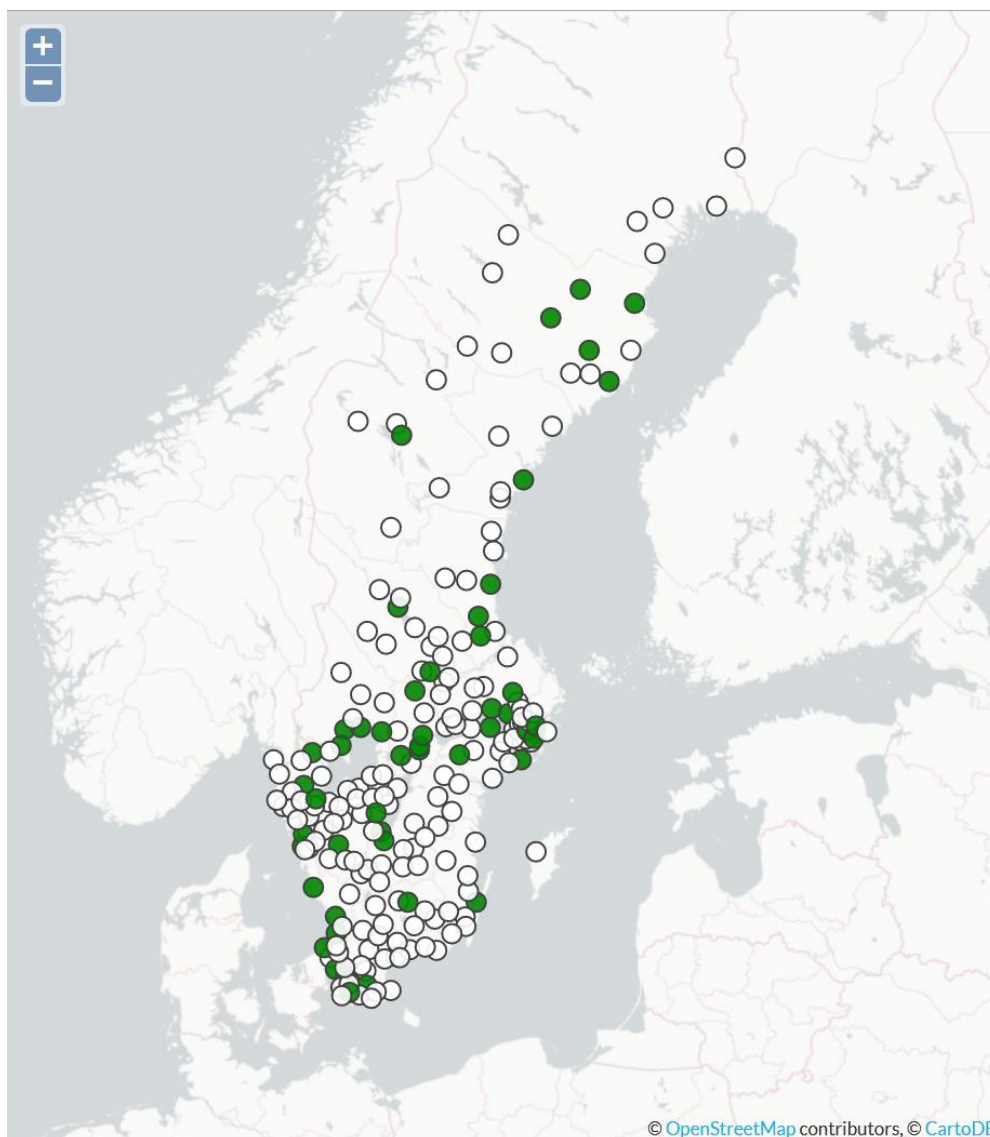


Positiv trend

Denna indikator visar om en grupp anställda inom kommunen eller i något kommunalt bolag erbjuds förmånscyklar eller tjänstecyklar som också får användas privat. Gröna Mobilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs med jämna mellanrum, senast våren 2022. På grund av bristande svarsfrekvens väljer vi att redovisa de senaste svaren som inkommit från en viss kommun, oberoende av vilket år dessa svar getts. På detta vis kan vi redovisa svar från 221 kommuner som inkommit under perioden 2014–2022.

Av dessa svarande kommuner uppger 23 procent att de erbjuder cyklar som anställningsförmån. Detta ska jämföras med de 33 procent av de svarande kommunerna som erbjuder förmånsbilar.

I nedanstående [heat map](#) visas kommuner som erbjuder förmånscyklar eller tjänstecyklar som också får användas privat i grönt, och kommuner som inte gör det i rött. Det finns kommuner i alla regioner som erbjuder förmånscyklar, utom möjligen i Norrbotten. (Vårt dataunderlag från Norrbotten är inte heltäckande.) Detta är troligtvis förbättring sedan år 2019, då vårt dataunderlag endast innehöll en norrlandskommun (Norsjö) som erbjöd förmånscyklar.



Om skillnaden mellan norr och söder minskat, så består skillnaden mellan landsbygd och stad. Detta framgår tydligt i nedanstående tabell, som visar andelen kommuner av olika typ som erbjuder förmånsbil. Kommunerna är indelade in enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Det är betydligt vanligare med förmånscyklar i storstäder (kommungrupp A1) och större städer (kommungrupp B3) än i alla andra kommuntyper.

När vi jämför det tillgängliga dataunderlaget år 2019 och 2022 visar det sig dock att andelen pendlings- och landsbygdskommuner som erbjuder förmånscyklar ökat påtagligt (kommungrupp B4–C9).

En jämförelse med motsvarande tabell för förmånsbilar (sida 173) visar att det tyvärr är vanligare att erbjuda förmånsbilar än förmånscyklar i alla kommuntyper utom i större städer (kommungrupp B3) och landsbygdskommuner (kommungrupp C8), åtminstone enligt det tillgängliga dataunderlaget.

**Procentuell andel av svarande kommuner som erbjuder förmåns-
cyklar, eller tjänstecyklar som också kan användas privat**

<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	67
A2. Pendlingskommun nära storstad	23
B3. Större stad	53
B4. Pendlingskommun nära större stad	27
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	25
C6. Mindre stad/tätort	17
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	8
C8. Landsbygdskommun	22
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	17
RIKET	23

Att erbjuda förmåns- eller tjänstecyklar i stor skala skulle kunna förändra resvanorna vid de kommunanställdas pendling, vilket i sin tur skulle kunna inspirera en förändring av resvanorna hos alla kommuninvånare.

Det finns exempel på städer där en satsning på förmåns- eller tjänstecyklar tycks förändra resvanorna. Jönköpings kommun har genomfört en satsning på förmåns- eller tjänstecyklar, som även innefattar elcyklar. Jönköpings kommun har nyligen [utvärderat](#) denna satsning. Det visar sig att allt fler kommunanställda tar elcykeln i stället för bilen till jobbet. Detta skulle delvis kunna förklara varför de kommunanställda i Jönköping ligger så långt före de andra Jönköpingsborna när det gäller att låta bilen stå på morgonen. Andelen pendlingsresor med bil bland de kommunanställda endast 52 procent, att jämföra med hela befolkningens 69 procent.

Ett tecken på att förmåns- eller tjänstecyklar på sikt kan förändra resvanorna är att det redan blivit [mycket populärt](#) att ta emot sådana förmåns- eller tjänstecyklar.

Ruttoptimering och samordnade leveranser ([B3X](#) och [B3Y](#))

Analys i sammanfattning

Ett bra sätt att minska kommunkoncernens klimatpåverkan är att optimera rutter i hemtjänsten och andra verksamheter, och att arbeta systematiskt med samlastning vid varuleveranser. Det ger dessutom en ekonomisk vinst för kommunen.

Grovt räknat arbetar hälften av Sveriges kommuner på detta vis. Dessa kommuner återfinns i alla delar av landet. Andelen kommuner som optimerar rutter och samordnar leveranser är högst i storstäder och större städer, men är ändå betydande och ungefär lika hög i alla andra typer av kommuner. Nyttan av att ruttoptimera och samlasta kan vara större i glesbygden än i tätbefolkade områden, eftersom avstånden är större.

Bedömning



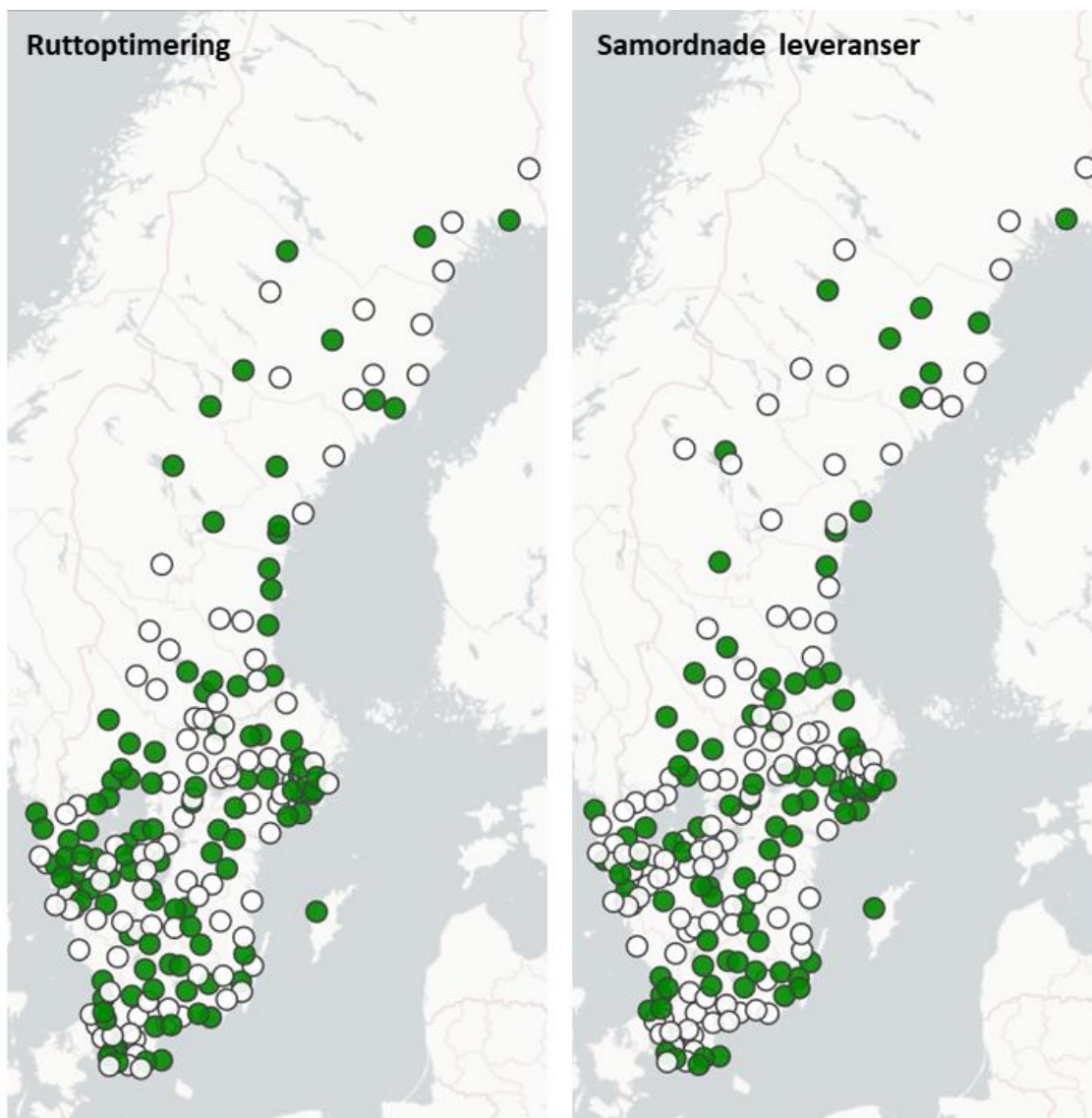
Trenden kan ej avgöras

Gröna Mobilister hämtar dataunderlag till dessa indikatorer via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs med jämna mellanrum, senast våren 2022. Mer specifikt ställer vi följande frågor.

- Har kommunen genomfört systematisk ruttoptimering i någon av sina verksamheter (till exempel hemtjänsten), eller kräver kommunen sådan ruttoptimering i någon upphandlad tjänst?
- Används samlastning på ett systematiskt sätt vid varuleveranser till några kommunala verksamheter?

Ett jakande svar på någon av dessa frågor kan så klart betyda olika saker i olika kommuner. På grund av bristande svarsfrekvens väljer vi att redovisa de senaste svaren som inkommit från en viss kommun, oberoende av vilket år dessa svar getts. På detta vis kan vi redovisa svar från över 200 kommuner som inkommit under perioden 2014–2022. Av de svarande kommunerna uppger 52 procent i sina senaste svar att de arbetar med ruttoptimering, och 44 procent svarar att de använder samlastning.

I nedanstående [heat maps](#) visas kommuner som arbetar med dessa saker i grönt och kommuner som inte gör det i vitt. Som synes finner vi kommuner som arbetar med ruttoptimering och samlastning i alla delar av landet.



Nyttan med ruttoptimering och samlastning kan vara större i glesbygden än i tätbefolkade områden, eftersom avstånden är större. I nedanstående tabell visas andelen kommuner av olika typ som arbetar med dessa saker. Kommunerna delas in enligt [SKR:s kommungruppsindelning](#). Dessa andelar är högre i storstäder (kommungrupp A1) och i större städer (kommungrupp B3), men är ganska stor i alla typer av kommuner. Notera att andelen landsbygdskommuner som optimerar rutter är högre i landsbygdskommuner (kommungrupp C8) än i småstäder och många pendlingskommuner.

Procentuell andel av svarande kommuner som använder ruttoptimering eller samordnade varuleveranser		
<i>Kommungrupp</i>	<i>Ruttoptimering Andel</i>	<i>Samordnade leveranser andel</i>
A1. Storstäder	67	67
A2. Pendlingskommun nära storstad	57	43
B3. Större stad	89	67
B4. Pendlingskommun nära större stad	50	53
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	43	39
C6. Mindre stad/tätort	46	46
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	42	31
C8. Landsbygdskommun	57	35
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	45	50
RIKET	52	44

Röster från kommunerna

I den enkät Gröna Mobilister skickade ut till alla kommuner i april 2022 gavs de möjlighet att berätta vad de är stolta över när det gäller deras arbete med hållbara transporter, och om intressanta saker de har på gång. De uppmuntrades också att berätta om hinder de stött på i sitt omställningsarbete.

Hela 80 kommuner hade något på hjärtat. Här återges vad de skrev i mycket lätt redigerat skick. Det händer uppenbarligen mycket ute i landet. Och det finns fortfarande väghinder kvar.

Alvesta

Vi har skrivit i verksamhetsplanen för samhällsbyggnadsförvaltningen att vi under 2023 ska göra en cykelplan. Under året har vi varit med i *kommunvelometern*, för att få ett nuläge kring cykelfrågor.

Boden

- Tidig produktion biogas.
- Poolbilar på biogas.
- Lokaltrafiken på biogas från 2011.
- Trafik- och parkeringsstrategi med *Gång och cykel ska vara det naturliga valet* som nr 1 av fyra prioriterade insatsområden.
- Stadsmiljöprogram, p-tal och cykelplan tas fram parallellt (samråd under våren, utställning hösten).
- Fördjupad översiktsplan och Trafik- och parkeringsstrategi framtagna parallellt med ikraftträdande juni 2020.
- SARETS SAMverkan REGIONAL TrafikStrategi (Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn) med fokus på arbets- och studiependling.
- Transportrådgivare från 1 januari 2021 med fokus på Mobility Management/hållbart resande.

Borgholm

Vi har en stor andel elbilar, med hela 20 elbilar och två elhybrider av 95 bilar totalt (och fyra av dieselbilarna håller på att bytas ut till elhybrider). Vi har även 13 bilar som går på HVO.

Borlänge

Kommunen har en fossilfri fordonsflotta (el och HVO). Vissa arbetsmaskiner går inte att byta ut mot fossilfria bränslen. Dock arbetar vi vidare med frågan. Det kan bli aktuellt med elcyklar inom vissa verksamheter.

Borås

Borås stad jobbar aktivt och i samverkan med näringslivet för att effektivisera godstransporter inom och till och från Borås.

- Inom citylogistik: *Surflogh/Good Goods – för en bättre stadsmiljö*
- Inom högkapacitetstransporter (HCT): *Autofreight Borås HCT Multi Client System – ett framåtsyftande logistiksystem – Borås Stad*

Flertalet elbussar i lokaltrafiken.

Danderyd

- Upphandlad bilpool sedan 2015 som är tillgänglig för allmänhet utanför arbetstid.
- Saltsopning av cykelvägar vilket har fördubblat antalet cyklister vintertid.
- Cykelvänligast-projekt för kommunen som arbetsgivare för anställda.
- Tjänstecykelpool med cyklar, elcyklar och lastelcykel.
- Årliga cykeldagar för medborgare vår och höst.

Dorotea

Ett hinder för att vi ska kunna använda oss av miljöbilar i större uträkning är dåligt utbyggd laddinfrastruktur. Allt eftersom den förbättras kommer vi att övergå till fossilfri fordonsflotta.

Ekerö

Vi håller på med ett projekt för att centralisera fordonen inom hemtjänsten, förhoppningsvis kommer det resultera både i minskad miljöpåverkan och minskade kostnader.

Eksjö

Äntligen har vi fått tjänstecyklar på plats som är bokningsbara genom samma system som bilpoolen. Svårt att få tag i biogasbilar.

Flen

På gång: strategi kring laddinfrastruktur, mobilitetsplan.

Gislaved

Kommunen rankas högt i miljöfordonsdiagnos. I princip är kommunens alla personbilar fossilfria.

Gotland

Projekt med Hållbara transporter genomförs nu från vårt Energicentrum.

Problem för kommunorganisationen som fordons- och transportbeställare när till exempel utbudet av lätta biogasfordon minskar eller om leverantörer eller reparationsverkstäder för önskade fordon inte finns i närområdet (för vår del inom kommunen).

Göteborg

Göteborgs Stad har klimatväxlat koldioxidutsläppen från tjänsteresor i över tio år. Under förra året reviderades systemet för att ännu bättre styra mot klimateffektiva åtgärder. Klimatväxlingsmedlen ska användas till de åtgärder som ger störst klimateffekt per krona, och därför klimatberäknas alla åtgärder. De åtgärder som genomförs i staden 2022 beräknas leda till minskade CO₂-utsläpp på drygt 870 ton.

Halmstad

En ny plan för transportsystemet är nyligen antagen där kommunen har som målsättning att minska bilens marknadsandel från 62 procent till 50 procent år 2050 där de hållbara färdätten ska prioriteras. Ökade satsningar på godshantering via järnväg och sjöfart är också viktiga aspekter i planen.

Det pågår även ett arbete med att kartlägga behov och möjligheter för att utveckla laddinfrastrukturen i hela kommunen.

Helsingborg

- Kommunen har ett flertal supercykelvägar på gång, en stadsexpress (två på gång)
- Kommunen har nyligen genomfört en analys av tillgång till vardagsservice inom 15 minuters promenad (15-minutersstaden)
- Tio interna arbetsplatser/förvaltningar i kommunen deltar i den årliga tävlingen *Cykelvänlig arbetsplats* och arbetar med att främja cykling. Bland annat har testcyklistomgångar genomförts där 75 procent säger att de ska fortsätta cykelpendla efteråt.
- Vi genomför nu en större satsning på testcykling för invånare. 300 personer ska testa att cykla till jobbet under sex veckor under våren och hösten 2022.
- Vi lånar också ut elcyklar gratis till boende i kommunen, under tre veckorsperioder. 50 personer lånade hösten 2021 och ytterligare 50 ska låna hösten 2022.

Herrljunga

Som landsbygds kommun med stor andel statligt vägnät är det en stor utmaning att få till en bra cykelinfrastruktur utanför de relativt små tätorterna. Att bygga i samverkan med Trafikverket är både svårt och dyrt. Det är en stor utmaning för oss när det kommer till att skapa förutsättning för hållbara transporter!

Huddinge

Vårt samarbete inom Södertörns kommunerna där vi arbetar med samordnad varudistribution. Upphandlat åkeri kör 100 procent förnybart. Sedan projektet startade 2015 har utsläppen av koldioxid minskat med närmare 90 procent.

Hudiksvall

Många av våra skolor arbetar aktivt med Trafikkalenderns utmaning gå och cykla till skolan och en av våra skolor blev bäst i landet samt att några till låg högt upp i listan över skolor i Sverige.

Vårt kommunala gymnasium har arbetat för att bli en cykelvänlig arbetsplats.

Vi arbetar för att ruttoptimera flera delar då vår transportsektion övertagit transporter från flera kommunala verksamheter. Ett arbete pågår även inom vår social och omsorgsförvaltning för att se över transporterna och minska bilparken.

Hinder i alla delar är att få tid till utvecklingsarbete. Det behövs oftast en katalysator någon som kanske ser på verksamheten från annat håll för att hitta nya bra lösningar och många gånger så finns inte resurser för den typen av arbete.

Håbo

Positivt:

- Cykelpolitiska styrdokument antagna 2021
- Pågående busstrafiköversyn
- Biogas-tankställe etablerat inom Bålsta tätort

Negativt:

- Tillgången på HVO är i princip obefintlig
- Ingen fordonssamordnare på kommunen

Härnösand

- byggt ut 60 destinationsladdare för laddbara bilar på mer än 20 platser runt om i hela kommunen.
- byggt ut biogasproduktion i ett unikt lokalt småskaligt slutet kretslopp där insamlat matavfall omvandlas och uppgraderas till fordonsgas som säljs i anslutning till E4an.
- En av de första kommunerna med helt elektriska bussar i stadstrafik och har kört helt fossilfritt sedan år 2015. År 2018 infördes Härnösandskortet för att åka buss i Härnösands kommun. Med det nya kortet kostar det 50 kronor för ett periodkort som gäller 30 dagar. Det blev också gratis buss för barn och ungdomar 7-19 år. Har även vid årsskiftet 2021/2022 utökat busstrafiken i stadstrafik och utreder nu även utökad busstrafik.

Härryda

Förvaltningen jobbar nu med genomförande av plan för fossiloberoende förvaltning. Som innehåller åtgärder som fram till 2030 ska hjälpa oss att bli fossiloberoende i bland annat transport och fordonsdelen. Spännande arbete pågår också med att ta fram en laddplan kopplat till planen men som är ett klimatlöfte för 2022.

Järfälla

Järfälla har satsat på hållbara transporter under en lång tid och vi driver flera satsningar inom området. I Barkarbystaden rullar de självkörande bussarna som nyligen blev anropsstyrda, och under 2020 sjösattes den nya BRT-linjen som trafikerar Akalla-Barkarbystaden tills dess att tunnelbanan är färdigställd.

Inom projektet *Klimatneutrala Järfälla 2030* testas ett nytt sätt att genomföra resvaneundersökningar för att öka tillgången till tillförlitliga data över invånarnas resmönster. Genom att analysera mobiltelefonrörelser i transportsystemet kan man skapa en mer komplett bild av de totala transportrörelserna till valda målpunkter. Denna statistik möjliggör även att förändringar av transportvolym, färdmedelsval och tillhörande utsläpp kan mätas över tid och ligga till grund för planering och implementering av nya mobilitetshus, hubbar eller olika kollektivtrafiklösningar för att minska bilanvändningen.

Vi är också stolta över CERO-projektet, där vi samverkar med kommunens sju största arbetsgivare för att minska utsläppen från pendlings- och tjänsteresor.

Kalmar

Kalmar kommun har tillsammans med Linneuniversitetet drivit projektet *Hållbara Resval*, slutkonferens hölls 13 april 2022. Genom att uppmuntra till hållbara resval har projektet sammanlagt lyckats bidra till en minskning med 1034 ton CO₂ (jämfört med om dessa resor hade skett med bil).

I projektet har en rad aktiviteter genomfört, bland annat lansering av appen *BetterPoints* som loggar dina resor, ger poäng vid hållbara resval som kan växlas in hos det lokala näringslivet, skapat ett cykelbibliotek för test av flakcyklar, värvat en cykelprofilfamilj, engagerat samverkan med lokala företag/arbetsgivare med mera.

Karlskoga

Vi har ett cykelbibliotek med lådcyklar för medborgarna. Pågående projekt med lådcyklar för transport inom kommunens tvättverksamhet.

Katrineholm

Vi har medverkat och ordnat tankställen för alla fordon utom vätgas. Vi har elbussar i stadstrafiken.

Kristianstad

Vi har en tävling på gång för kommunens skolor - *Smart start* - som handlar om inte åka bil till skolan.

Kristinehamn

Vi håller på att bygga upp en central fordonsförvaltning för att uppnå kontroll och samordning av våra fordon och transporter för vidare effektiviseringsarbete gällande ekonomi, miljö, säkerhet och arbetsmiljö.

Kävlinge

Över 70 procent av våra verksamhetsbilar är elbilar samt drygt 11 procent är laddhybrider.

Landskrona

Teknik- och fritidsförvaltningen som hanterar Landskrona stads fordonsflotta har fått i uppgift av kommunfullmäktige att öka omställningstakten till eldrift av fordon. Vi har infört högre målsättningar på omställning av samtliga förbränningsmotorer i staden.

Lerum

- Vi har tidigt i gång med fossilfria och elektrifierade fordon i vår fordonsflotta. 80 procent under 2022!
- Relativt väl utbyggd laddinfrastruktur i kommunen med fortsatt utbyggnad.
- Effektivisering och samutnyttjande av fordonsflottan. Färre bilar.

Lessebo

- Samordnad varudistribution till kommunens verksamheter
- Övergång till fossilfria drivmedel
- Skifte från dieslbilar till ex. elbilar. Utmaning är avsaknad av infrastruktur för andra drivmedel, till exempel fordonsgas.
- Ökande krav på entreprenörers fordon

Lidköping

Det har nu antagits en plan för planering av utbyggnad av publik laddinfrastruktur i Lidköping.

Lycksele

Vi rullar för tillfället ut laddinfrastruktur med särskild tonvikt mot hemtjänsten. Vi delade under föregående år ut 15 elcyklar som komplement till bilparken inom hemtjänsten. Vi håller också på att ta fram och implementera koldioxidbudget som styrmedel inför 2023.

Lysekil

Vi har kommit i gång med att fasa ut fossildrivna fordon till miljöfordon övervägande eldrivna. Vi erbjuder nu även el cyklar i poolen till kommunens anställda vid kortare färdsträckor.

Mariestad

- Omställning pågår mot elektrifiering av transporter.
- Kommunen har 11 vätgasbilar i sin bilpark som tankas med vätgas framställd av solenergi på plats.
- Även en ny förskola finns som drivs med solenergi som lagras i form av vätgas.

Mellerud

Melleruds Kommun kör på lokalt producerat biogas för sina bilar.

Möln dal

- Biblioteken lånar ut elcyklar för att testa i vardagen
- All bostadsutveckling sker inom 400 m till kvartstrafik eller 800 meter till pendeltåg
- Samverkan med kommunens större arbetsplatser för hållbart resande

Mörbylånga

Om alla anställda tankar rätt bränsle i rätt fordon, är kommunförvaltningens fordonsflotta 97 procent fossilbränslefri. Det är en milstolpe inom det aktiva omställningsarbetet vi bedriver för en fossilbränslefri kommun.

Nordanstig

Vi har flera elbilar i flera olika verksamheter, samt elcyklar, däribland en lådcykel, som är enkla att boka via fordonsbokningen.

Norrköping

- Mobilitetsutredningar på områdesnivå i planprogram - nytt målinriktat arbetssätt där fokus ligger på hållbara resor och transporter.
- Pilotförsök på pendlarparkering med att koppla kollektivtrafikens biljettsystem med parkeringsövervakning för att gynna resor med kollektivtrafiken.
- Under framtagandet av trafikstrategin tydligt och konkret arbetat för att få med hur jämställdhet kan påverkas positivt och med människan i centrum.

Hinder:

Tidigare inte prioriterat politiskt, Mobility Management-budget har dragits in. Däremot kommer en strateg med inriktning på hållbart resande anställas under våren.

Olofström

Tittar för närvarande på transportfrågorna i vår nya klimat- och energiplan som kommer antas under 2022.

Piteå

- Kommunen har infört 100 procent elbussar i stadstrafik.
- *Grönrutt* (samlokalisering av brevlådor och soptunnor), ett samarbete med Pireva, posten och kommunen.

Salem

Varudistributionen är samordnad för Södertörnskommunerna. Att den samordnade varudistributionen gäller för mer än en kommun ger stora samordningsvinster för kommunerna.

I övrigt har kommunen nyligen antagit ett klimatmål och arbete med att omsätta det i praktiken pågår för fullt. Där kommer transporter bli en viktig del att arbeta med.

Sandviken

Sandvikens kommun är den första kommunen i Sverige att implementera vätgasbussar i stadstrafik. Beräknas ske hösten 2022.

Under 2021 genomfördes ett projekt *Last för alla* som innebar att fem familjer i Sandviken fick låna lådcyklar, för att öka medvetenheten om hållbara transporter, ersätta bilen på korta sträckor och öka kommunens förståelse för de hinder som finns för att utveckla lådcykelanvändandet.

Sigtuna

Ett mål i Planen för klimatsmart Sigtuna är en fossilfri personbilsflotta 2025. Just nu pågår det ett intensivt arbete med kartläggning av nuläget inom alla förvaltningar, en behovsanalys och framtagandet av en plan inför en implementering med början hösten 2022 för att nå målet. Där ska även en bilpool ingå. Kommunen ska även installera laddstolpar i flera av kommunens verksamheter för att underlätta användandet av fossilfria fordon.

Energi- och klimatrådgivningen, som vänder sig till kommuninvånare, ger kostnadsfritt stöd även inom hållbara transporter.

Skara

Vi har tagit fram en resepolicy och håller på och tar fram en strategisk laddplan.

Skellefteå

Ett beslut om att Skellefteås fordonsflotta ska vara fossiloberoende till 2030 är taget i Samhällsbyggnadsnämnden som är huvudman för Skellefteå kommuns fordon. Det ska bara finnas el- och biogasdrivna fordon inom kommunens fordonsflotta.

De tunga fordonen kommer att bytas mot fossilfritt när marknaden erbjuder bra lösningar.

Det är under planering att införa fler elcykelpooler så att verksamheternas medarbetare kan ta en cykel i stället för ett annat fordon.

Smedjebacken

Omställning till fossilfri fordonsflotta ska ha genomförts 2025.

Sollefteå

Införandet av elbilar i hemtjänsten. En verksamhet som kör flest mil per år och inte har möjlighet att genomföra sitt arbete på distans.

Sollentuna

I vår energiplan har vi beslutat att kommunens egna transporter ska vara fossilfria 2025 och upphandlade transporter 2030. Nu håller vi stegvis på att ställa krav i upphandlingar och på oss själva för att uppnå det.

Stenungsund

Vi har styrande dokument som syftar till att driva arbetet med hållbara transporter, däribland mobilitetsstrategi, cykelvägsplan, plan för laddinfrastruktur, hastighetsplan och trafiksäkerhetsplan med mera. Dessa fungerar som vägledningar i olika samhällsbyggnadsprocesser.

Vi har 2021 och 2022 antagit 16 klimatlöften. Exempel på klimatlöften som vi antagit och som kopplar till hållbara transporter är att vi ska ställa krav i upphandling för transportdelen, vi ska anta en klimatstyrande resepolicy och ska klimatväxla tjänsteresor samt ta fram en koldioxidbudget.

Vi har även antagit och genomfört en rad åtgärder i länsstyrelsens och Västra Götaland regionens Åtgärdsprogram för miljömålen 2017-2020. Vi står inför ett antagande av ett nytt åtgärdsprogram 2022-2025 där åtgärder kopplade till hållbara transporter kan komma att finnas med.

I Stenungsunds kommun bygger vi även en del gång- och cykelvägar i egen regi för att kunna hålla nere kostnader.

Strängnäs

Stolta över:

- Byta ut fordonsflotta till fossilfria fordon. Elbilar och cyklar ska fasa ut fossila fordonsflottan.
- Beteendeförändrande arbete pågår internt och externt
- Uppmana personal att primärt välja fossilfria transportsätt
- Ruttoptimering i vissa verksamheter

Hinder:

- Långa leveranstider på bilar och laddboxar
- Avsaknad av god laddinfrastruktur
- Avsaknad av tankstation för biogas

Strömstad

Innan året är slut är över 50 procent av Strömstads kommuns fordon fossilfria.

Sundsvall

Vi har minskat den totala vagnparken med över 120 fordon under senaste två åren.

Söderhamn

Under våren 2022 har kommunen antagit en strategi för utbyggnad av laddplatser för elfordon (både publika o för kommunala verksamheter). Strategin omfattar även tankställen för förnybara drivmedel.

Det finns 1000 tkr avsatta (för att växla upp med bidrag) för utbyggnad av laddplatser vid kommunala lokaler 2022-2023.

Under 2021 har en egen tank med HVO för hemtjänstens fordon kommit på plats. Den finns i en av kommunens byar som idag saknar mack.

Kommunen har en praktikant som gör en inventering av befintliga cykelvägar under 2022. Kommunen har ansökt om stadsmiljöavtal för investeringar motsvarande 70-80 miljoner kronor i hållbara transporter.

Sölvesborg

Arbetet går sakta men framåt. Vi har fått ett stort antal användare av våra tjänste-elcyklar. Vi har cirka ett 40 tal elcyklar och de är populära. Några lådelcyklar finns även hos barnomsorgen. Det har funnits inom organisationen i många år.

Sedan har vi alla sorters drivmedel i kommunen, laddstolpar, biogas, HVO och etanol.

Arbete med hållbara transporter stoppar upp lite vid politiskt skifte då det finns olika åsikter om hållbarhet inom de olika partierna.

Tidaholm

- Elcyklar finns för hemtjänsten att tillgå.
- Bra upphandling.

Tierp

Vi jobbar just nu med att omorganisera så att kommunens ca 80 bilar hanteras centralt i en fossilfri fordonspool stället för av respektive verksamhet. I dagsläget är endast ca 10 bilar en del av den centrala bilpoolen. Efter att det är genomfört är nästa steg att se över hur ett delningssystem med allmänheten kan organiseras, så att kommunens bilar kan användas av allmänheten under kvällar och helger.

Vi jobbar med att ställa om kommunens fordonsflotta till fossilfritt och har avropat ca 20 elbilar som väntas levereras under 2022.

En utmaning är att vi inte har tillgång till andra fossilfria drivmedel i kommunen, varken HVO eller biogas finns att tillgå, snabbbladdare för elbil finns i centralorten men saknas i övrigt.

Timrå

Sökt klimatklivet och fått beviljat för några publika och några icke-publika laddplatser. Deltagit i projekt *Hållbara resor*, där det jobbades med flera olika åtgärder för att minska bilresor. I det projektet köptes det bl a in cykelparkeringar, elcyklar och arbetades med beteendefrågor.

Ordnat en mindre fordonspool så att fler ska kunna cykla, gå, åka kollektivt till jobbet och boka en bil där.

Deltagit i nationella projekt *REDI - Resfria digitala möten i offentlig sektor*, lokalt och regionalt, för att möjliggöra att ersätta några fysiska möten med resfria.

Hinder: att det inte alltid finns tillgång till icke-fossila alternativa bränslen i kommunen, eller bara i vissa delar, till exempel HVO. Biogas finns inte alls.

Tingsryd

Stolt över samkörningen, och att bussarna kör med fossiloberoende drivmedel.

Arbetar med att minska kommunens fordon samt få ner körsträckorna genom att tjänstemännen åker kollektivt i den mån det går och att så många som möjligt inom kommunen använder el-cykel inom tätorterna.

Svårt att köpa in el- och gasbilar då infrastrukturen ej hänger med än.

Tranås

- Bilpoolen går mot fossilfritt
- Pushar att använda cykel för kortare sträckor

Trosa

- Vi tankar sedan ett år tillbaka alla dieselmotorer med HVO100.
- Utöver det har vi även elbilar
- En ny rese- och fordonspolicy antogs 2022.

Tyresö

- Vi har en ambitiös trafikstrategi med tillhörande handlingsplan
- Fossilfria fordon i kommunala fordonsflottan

Töreboda

Den fossilfria färjan Lina trafikerar Göta kanal varje sommar.

Uddevalla

Ett arbete pågår för att se över möjligheten att leasa och testa bränslecellbilar för kommunens verksamhet.

Umeå

Översiktsplanen lägger grunden med planering för 5 km-staden och därigenom planering och förtätning som främjar hållbara färdssätt (jämförbart med "15 minutersstaden")

Mobility Management-projektet *Hållbara arbets- och tjänsteresor* (HAR) har arbetat för att få kommunens resor mer hållbara. Även framtagande av statistik som beskriver kostnader och klimatpåverkan av kommunens tjänsteresor.

Uppstart av projektet *Hållbar och jämställd arbetspendling* som fokuserar på genusperspektiv, normer och värderingar som grund för val av resesätt till ett industriområde.

Uppsala

Förra året genomgick vi en stor förändring där vi började samköra gods och internpost, vilket gjorde att vi kunde plocka bort bilar som tidigare körde enbart post. Vi fick även uppdraget att köra färdiglagad mat från tillagningskök ut till kommunala äldreboenden så från att ha kört gods med en bil, post och böcker med en bil och färdiglagad mat på extern transportör samkör vi nu i större utsträckning flera olika godstyper och kan dra nytta av våra resurser på ett helt annat sätt.

Sedan i år har vi även börjat distribuera internpost med en ellastcykel i stället för med bil.

Vansbro

I vår ramavtalsupphandling har vi vägt in vikten av att de entreprenörer som vi nu tecknat avtal med arbetar för att bidra till att nå 2030 målen. Det kan vara genom att använda elfordon och att även planera sina transporter på ett hållbart sätt.

Varberg

Stor andel elbilar i Varbergs kommuns fordonsflotta.

Vellinge

Vi går över till rena elbilar som poolbilar.

Vetlanda

Vetlanda kommun har med ny organisation, policy och riktlinjer samt ett kraftfullt arbetssätt sedan 2019 minskat körsträckan med egna fordon med 7 procent, och privata fordon i tjänst med 39 procent.

Vi har minskat kostnader för egna bilar med 15 procent, och totalt minskat kostnaderna för fordonstransporter med 19 procent.

Samtidigt har vi fått in 10 procent gasfordon, och har ökat antalet fossiloberoende fordon från cirka 26 procent till 40 procent.

Vårgårda

Stora delar av kommunens fordonsflotta är fossilfri.

Vänersborg

Vi har sedan 2021 en antagen *Strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030 - transporter, el och uppvärmning*. Det är ett viktigt ställningstagande för att framåt arbeta med frågor kopplat till just fossilfria transporter, med mera.

Västervik

Omställningen till elfordon "rullar på" och elbilarna har hög verkningsgrad, klimatsmart bränsle och fungerar per automatik som "sparsam körning" (Återladdning).

HVO får inte den klimatinsats-status som den förtjänar.

Ydre

När så är tillgängligt tankas kommunens fordonsflotta med 100 procent HVO.

Ystad

Vi har kommit väldigt långt med att inte använda fossilbränsle i kommunens fordon.

Ånge

Vi håller på i dagsläget att utreda möjligheten till en laddinfrastruktur för elbilar. Vi vill också i framtiden öka möjligheten för de anställda att kunna använda elcyklar. Vi har tagit fram en ny mötes- och resepolicy som ännu inte är antagen men där vi kommer prioritera digitala möten, gång/cykel samt kollektivtrafik.

Åtvidaberg

År 2021 användes 94 procent fossilfritt drivmedel i fordonsflottan. Vi eftersträvar en mer jämnt fördelad fordonsflotta mellan olika drivmedel; nu kör majoriteten på HVO.

Vi har börjat installera nyckelskåp som förhoppningsvis ska hjälpa oss att effektivisera fordonsflottan ytterligare, och upptäcka möjligheter att dela fordon mellan verksamheter.

Ängelholm

Inom kort introduceras digitala körjournaler, vilket innebär att vi kan följa upp användande förbrukning/miljöpåverkan på ett tydligare och enklare sätt än tidigare.

Alla kommunägda fordon samlas i en gemensam fordonsorganisation för att få en bättre överblick över fordonsflottan, och därmed kunna optimera nyttjandet av fordonen, inköp av nya fordon och styra fordonsflottan mot fossilfrihet.

Örebro

Nya fordonsriktlinjer ska antas i april 2022. De inkluderar nu även upphandlade transporter i koncernen och har fossilfrihet till 2030 som mål.