

Gröna kommuner på väg 2019



Omställningen till fossilfria transporter i Sveriges kommuner och län

—

Lägesrapport | analys | trendspaning

Per Östborn, november 2019

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.

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 femton fall bedöms trenden vara positiv, i fyra fall finns ingen tydlig trend, i ett fall är trenden negativ, och i fem fall kan trenden ej avgöras. Ur denna synvinkel blir den övergripande slutsatsen att omställningsarbetet på lokal och regional nivå går bra. Denna positiva men ytliga bild kompliceras när vi går ett steg djupare och analyserar två trender som *inte* går åt rätt håll. Dessa trender är illavarslande för omställningen som helhet.

För det första har den genomsnittliga förbrukningen hos nya bilar (indikator H2A) börjat öka igen, efter att ha sjunkit under en lång följd av år. Ju mer drivmedelsenergi våra bilar förbrukar, desto svårare blir det att ersätta alla fossila drivmedel med förnybara. Sedan år 2010 har glesbygdskommuner och kommuner i norra Sverige halkat efter i den omställning till allt snålare fordon som fortgick till och med år 2016. Effektiviseringståget måste börja tuffa åt rätt håll igen, och bilköparna i alla kommuner måste hoppa på detta tåg. Att detta är möjligt visas av att det finns glesbygdskommuner norröver där det säljs snåla bilar, till exempel i Leksand, som ligger på elfte plats på den kommunala rankinglistan över energieffektivitet hos nyregistrerade personbilar.

För det andra minskar inte den genomsnittliga körsträckan per person (indikator H2C). För att få de hållbara förnybara drivmedlen att räcka till [bedömer Trafikverket](#) att körsträckorna måste minska med 10-20 procent till år 2030 för att vi ska ha en chans att nå transportsektorns klimatmål. Lejonparten av denna minskning måste ske i tätbefolkade områden där alternativen till bilen finns. Faktiskt minskar körsträckorna långsamt i urbana områden. Men denna minskning vägs upp av att körsträckorna ökar på landsbygden, trots

klagomål på stigande bränslepriser. Denna ökning måste hejdas, och överflyttningen till kollektivtrafik, gång och cykel måste påskyndas i de mer tätbefolkade delarna av landet.

En viss överflyttning till kollektivtrafik sker redan (indikator H4). I synnerhet ökar resandet med lokal och regional spårburen trafik påtagligt. Sedan år 2010 har resesträckorna per person med sådan kollektivtrafik ökat med 30 procent. När det gäller all offentligt subventionerad kollektivtrafik har resesträckan per person ökat i 17 av 21 län sedan år 2010. Spridningen i ökningstakt mellan länen är mycket stor, vilket visar att offensiva satsningar från länstrafikbolagens sida att förbättra kollektivtrafiken kan göra stor skillnad. I topp ligger Kronobergs län, där resesträckan per person ökat med 91 procent sedan år 2010, följt av Västmanland och Halland, där denna resesträcka ökat 84 respektive 73 procent. På riksplånet har denna resesträcka endast ökat med 7 procent under samma tidsperiod.

För att kunna bryta ned resvanorna från regional till lokal nivå har Gröna Bilister sammanställt resultaten från resvaneundersökningar i 160 kommuner (indikatorerna B3B, B3C, B3L och B3G). Gröna Bilister ser störst potential att förändra resvanorna i större städer och i pendlingskommuner. Skälet är att här finner vi stora skillnader i resvanor i likartade kommuner, vilket är ett tecken på att resvanorna är volatila och därmed går att förändra med väl valda insatser.

Det finns till exempel ingen anledning att 68 procent av resorna i Jönköping måste ske med bil när Uppsalaborna endast använder bilen vid 37 procent av resorna. I Kungsbacka används bilen vid 78 procent av resorna, att jämföra med 57 procent i Upplands Väsby, där pendlingsavståndet till Stockholm är detsamma som från Kungsbacka till Göteborg. 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.

Bryts bilberoendet i större städer och i pendlingskommuner är mycket vunnet, för där bor ungefär hälften av Sveriges befolkning. Ungefär hälften av den sammanlagda körsträckan i Sverige sker också i bilar registrerade i sådana kommuner (indikator H2C).

Jämförelsen mellan Lessebo och Forshaga visar att de fysiska förutsättningarna för olika färd sätt spelar stor roll för resvanorna. Det finns järnvägsförbindelse mellan Lessebo och Växjö med tät trafik, men järnvägen mellan Forshaga och Karlstad är nedlagd sedan många år. Detta visar behovet av en målmedveten trafikplanering för att minska bilberoendet.

Gröna Bilister tar upp trafikplaneringens avgörande roll i den nya boken [Vänd pyramiden! Planera för en hållbar mobilitet](#), författad av Fredrik Holm. Boken fokuserar på trafikplanering i tätorterna, just där Gröna Bilister ser störst potential att ändra resvanorna, och därmed göra det lättare att nå transportsektorns klimatmål.

Positiva effekter av framsynt trafikplanering kan till exempel ses i Västerås, som planerades väl för cykling redan på 60- och 70-talen. Där är invånarna nu näst mest nöjda med sina

gång- och cykelvägar i hela landet (indikator B3J). Endast Oxelösund ligger före Västerås i medborgarnöjdhet.

Det är inte lika lätt för glesbygdsbor att ändra resvanor som för stadsbor. Skillnaderna i förutsättningar är enorma: i storstadskommuner bor 97 procent av invånarna närmare än 500 meter från en hållplats för kollektivtrafik, men i landsbygdskommuner har endast hälften av invånarna ett sådant gångavstånd till kollektivtrafiken (indikator B3K).

Framsynt trafikplanering rör inte alltid på stora avstånd och dåligt underlag för kollektivtrafik. Men glesbygdsborna har ett lika stort ansvar som alla andra att bejaka omställningen till förnybara drivmedel. För att de ska kunna tanka sina bilar förnybart måste de dock ges rätt förutsättningar i form väl utbyggd infrastruktur för tankning och laddning. Etanol E85 går att tanka på över 1 500 mackar utspridda över hela landet. Av de kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkätfråga har 93 procent minst en mack som säljer E85 (indikator B2H). Fordonsgas går att tanka på nästan 200 mackar. De är dock ojämnt fördelade, med endast ett tiotal tankställen för gas norr om Dalälven. En gasmack finns i 45 procent av de svarande kommunerna. Ren biodiesel av typen HVO går att tanka i 29 procent av dessa kommuner.

Det är glädjande att det snart finns 1 000 stationer för snabbladdning av elbilar, och dessutom knappt 700 stationer med normalsnabb laddning av modern standard. Antalet laddstationer är därmed lika stort som antalet mackar som säljer etanol E85. Däremot är laddstationerna ännu inte lika väl utspridda över landet. Enligt enkätsvaren finns det endast en snabbladdningsstation i 44 procent av kommunerna. Några enkätsvar är dock tre år gamla, och förmodligen finns det idag tillgång till snabbladdning i betydligt fler kommuner.

För att underlätta omställningen till fossilfrihet i alla delar av landet bör den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur fokusera på att täppa till luckorna på Sverigekartan. Infrastrukturen för biogas måste förbättras i norra Sverige.

För att alla ska kunna bejaka omställningen till förnybara drivmedel måste det också finnas fossiloberoende bilar till överkomliga priser. Detta problem ska dock inte överdrivas. Det finns både nya och begagnade gasbilar och etanolbilar till ungefär samma pris som motsvarande bensinbilar. Allt fler dieslbilar godkänns för förnybar HVO. Elbilar är fortfarande dyrare i inköp än bilar med förbränningsmotor, men priserna är på väg nedåt.

Ändå var endast 6,6 procent av personbilarna på Sveriges vägar fossiloberoende år 2018. Denna andel är högre i tätbefolkade än i glesbefolkade områden, men skillnaden mellan stad och landsbygd är på väg att minska. Det finns små kommuner som Alvesta och Lessebo där andelen andel fossiloberoende bilar är högre än i riket som helhet. Andelen fossiloberoende bilar ökar snabbt i Värmland, och nådde över 6 procent år 2018. Detta är glädjande eftersom värmlänningarna åker mycket bil. Därmed finns hopp om att länets klimatpåverkan ska minska avsevärt. Förhoppningsvis är det snart proppen ur i hela landet när det gäller andelen fossiloberoende fordon.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	6
Kommunernas roll i omställningsarbetet	6
Kommunala 2030-indikatorer	7
Hur är 2030-indikatorerna uppbyggda?	8
Användning av sajten med kommunala 2030-indikatorer	9
Tidigare rapporter baserade på de kommunala 2030-indikatorerna	14
Denna rapport	15
Samarbetspartners	16
Andra indikator-tjänster	16
Brist på dataunderlag om kommunens verksamhet	17
Kommunen som helhet (som geografiskt område).....	18
Index.....	19
Fossil energianvändning i personbilar (H2)	20
Resesträckor i kollektivtrafiken (H4)	41
Övergripande nyckeltal	50
Energianvändning i transportsektorn (K1)	51
Växthusgasutsläpp från transportsektorn (K3 och K4).....	56
Bilen.....	61
Andel fossiloberoende personbilar (B1C, B1D, B1I och B1J)	62
Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon (B1H och B1M)	68
Bränslet	76
Andel förnybara drivmedel i transportsektorn (B2A).....	77
Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken (B2B)	82
Tillgång till alternativa drivmedel (B2H)	85
Beteendet.....	88
Resvanor (B3B, B3C, B3L och B3G)	89
Bilpooler (B3H)	96
Utbud av cykelvägar (B3J)	99
Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna (B3J).....	105
Utbud av kollektivtrafik (B3K)	111
Medborgarnöjdhet med kollektivtrafiken (B3K)	118
Kommunens verksamhet (kommunkoncernen)	124
Bilen.....	125
Andel fossiloberoende personbilar (B1C och B1I)	126
Genomsnittliga koldioxidutsläpp hos fordon (B1H)	131
Beteendet.....	138
Resvanor vid pendling och tjänsteresor (B3L)	139
Fordonspooler (B3H)	142
Förmånsbilar (B3V).....	145
Tjänstecyklar (B3W)	148

Inledning

Gröna Bilister har i femton 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. Den alldeles nya boken [Vänd pyramiden!](#) handlar om transportplanering med människan i centrum, och om tillämpning av fyrstegsprincipen.

Siktet i Gröna Bilisters 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. Hittills har klimatpåverkan minskat med 18 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 Bilister har tillsammans med dem och Klimatkommunerna utvecklat en liknande uppsättning kommunala 2030-indikatorer. Dessa förvaltas och utvecklas nu av Gröna Bilister 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 Bilister de kommunala 2030-indikatorerna för att ge en lägesbeskrivning och trendspaning när det gäller kommunernas arbete för hållbara transporter.

Kommunernas roll i omställningsarbetet

Gröna Bilister 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 igång 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 istället 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 Bilister beställer fram en del egen statistik, till exempel från SCB och Miljöfordon Sverige. Några uppgifter till de kommunala 2030-indikatorerna hämtas in genom en [enkät](#) som Gröna Bilister skickar ut till alla Sveriges kommuner en gång om året. 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?

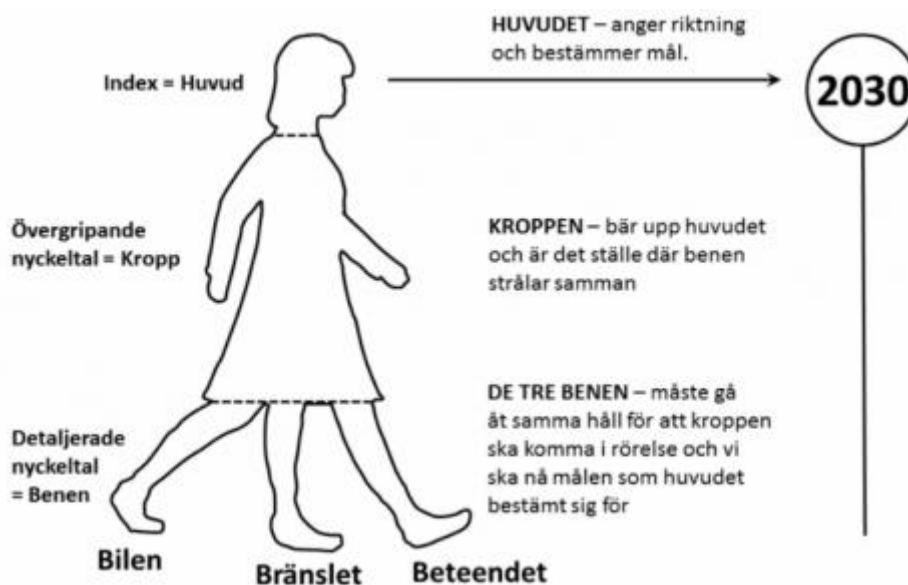
2030-indikatorerna delas upp i index och nyckeltal.

- 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 Gårman:



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 [startside](#) 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.



Start Sök Om

Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2030

B Startside / Kommunala indikatorer / Kommunen som helhet/ Beteendet/ Gång- och cykelvägar: tillgång och attityder B1

Gång- och cykelvägar: tillgång och attityder

Välj kommun
Bromölla C1

■ Riket ■ Bromölla

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 (1-10)

Vid klick kommer vy enligt nedanstående figur upp

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

Uppdaterad: 2019-10-18

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 indikatorsystemet, och det är möjligt att med ett klick flytta sig uppåt i denna hierarki.

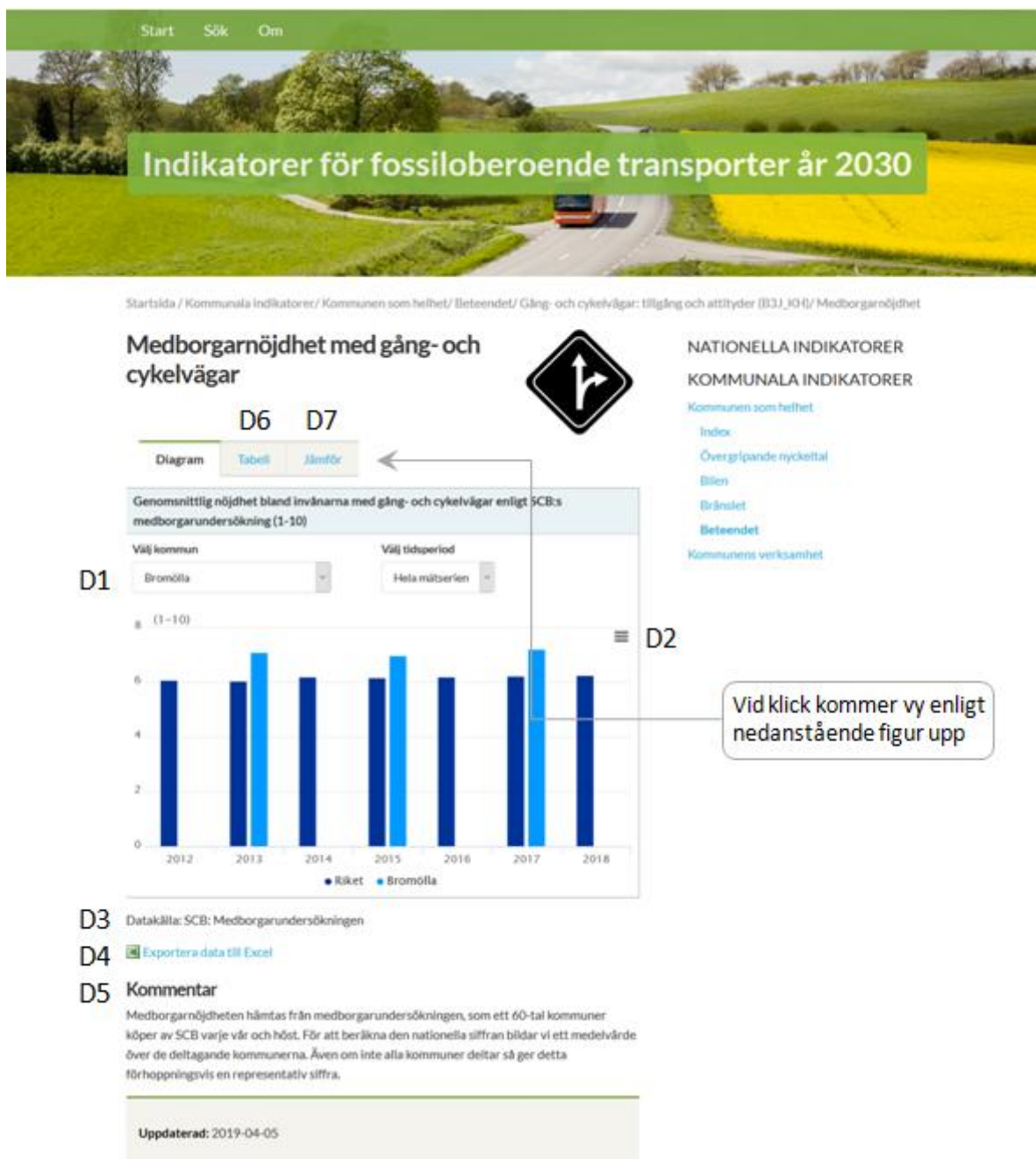
Indikatorkod (B1) Varje indikator har en kod för referens, till exempel B3K_KH.

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 helskrmsläge (D2) Genom klick på ikonen med liggande staplar kan man se diagrammet i helskrmsläge, 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.

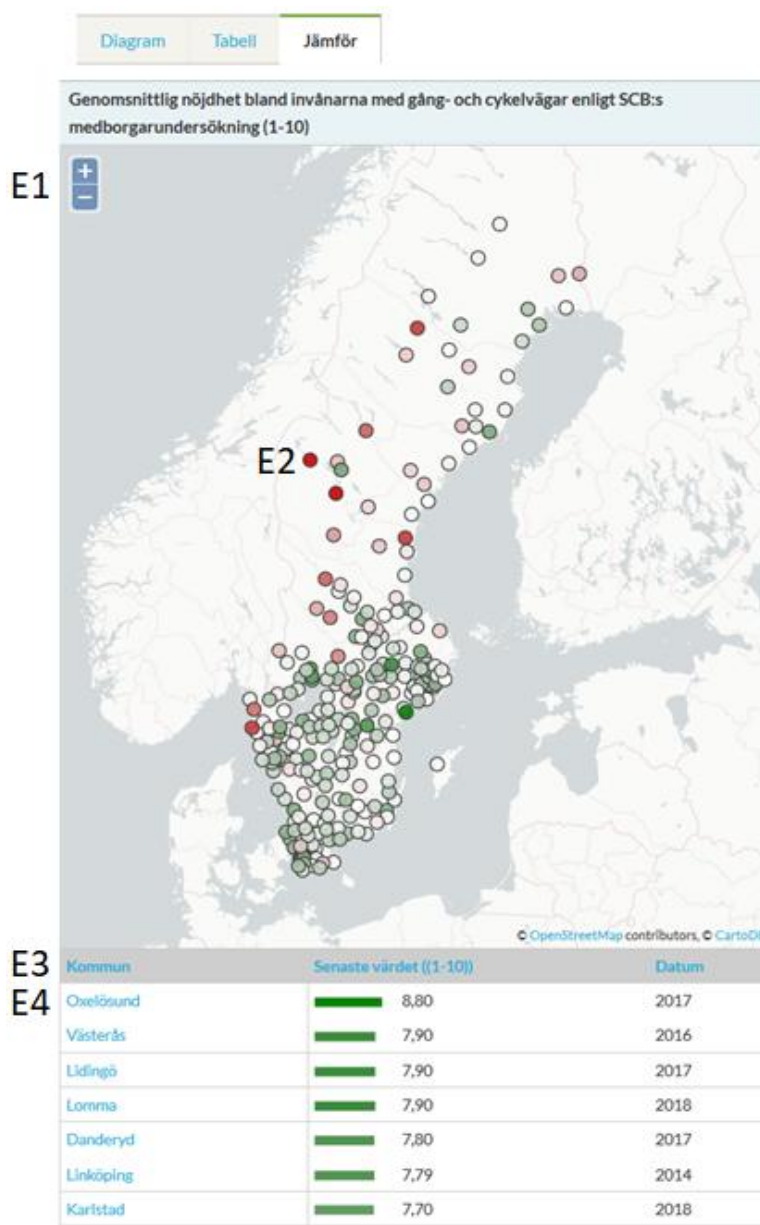
Datakälla (D3) Här anges varifrån underlaget till indikatorn hämtas i formatet "huvudman: publikation". Då data erhållits via egen beställning eller förfrågan till huvudmannen anges "huvudman: personlig kommunikation". Vissa uppgifter hämtas via Gröna Bilisters årliga enkäter till alla kommuner. Då anges 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 Bilister publicerade sommaren 2015 en rapport som liksom denna utgår från de kommunala 2030-indikatorerna:

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

Sedan hösten 2017 har gröna Bilister publicerat en serie granskningar, som var och en utgår från en enskild kommunal 2030-indikator.

- 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 fossiloberoende 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](#))

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 [SKL: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 eller 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 2018. I några enstaka fall har inte data för år 2018 hunnit offentliggöras när denna rapport publiceras. Då gäller de mest aktuella uppgifterna år 2017. I ytterligare några fall sammanställer vi de senaste tillgängliga uppgifterna, oavsett vilket år dessa gäller.

Gröna Bilisters 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 Bilister 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.

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

Samarbetspartners

De nationella 2030-indikatorerna som presenteras på samma sajt som de kommunala 2030-indikatorerna är utvecklade av 2030-sekretariatet.

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

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

Andra indikator tjänster

[Sex myndigheter](#) samarbetar inom samordningsuppdraget SOFT kring omställningen till fossilfria transporter. Uppdraget innefattar att följa upp hur denna omställning går. Detta görs bland annat via en samling [öppet tillgängliga indikatorer](#).

[Klimatpolitiska rådet](#), Naturvårdsverket och Energimyndigheten driver det nya 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, så kallade *trender*.

[Rådet för främjande av kommunala analyser](#) (RKA) publicerar den öppna databasen [Kolada](#), som innehåller en stor mängd kommunala indikatorer, varav flera beskriver transportsektorn. Sedan våren 2019 innehåller den också en mängd kommunala indikatorer kopplade till FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling enligt Agenda 2030. Gröna Bilister 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 Bilister använder data från dessa indikatorer till de kommunala 2030-indikatorerna.

Som ett led i det så kallade [Energieffektiviseringsstödet](#) publicerade SKL 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 Bilister 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 Bilister 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 Bilister 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 Bilister 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 (t.ex. hur nöjda de är med kollektivtrafiken),
- egenskaper hos kommunen som geografiskt område (t.ex. vilka utsläpp som sker där eller hur mycket cykelväg där finns)
- registreringar som hänförs till en viss kommun (t.ex. 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.

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

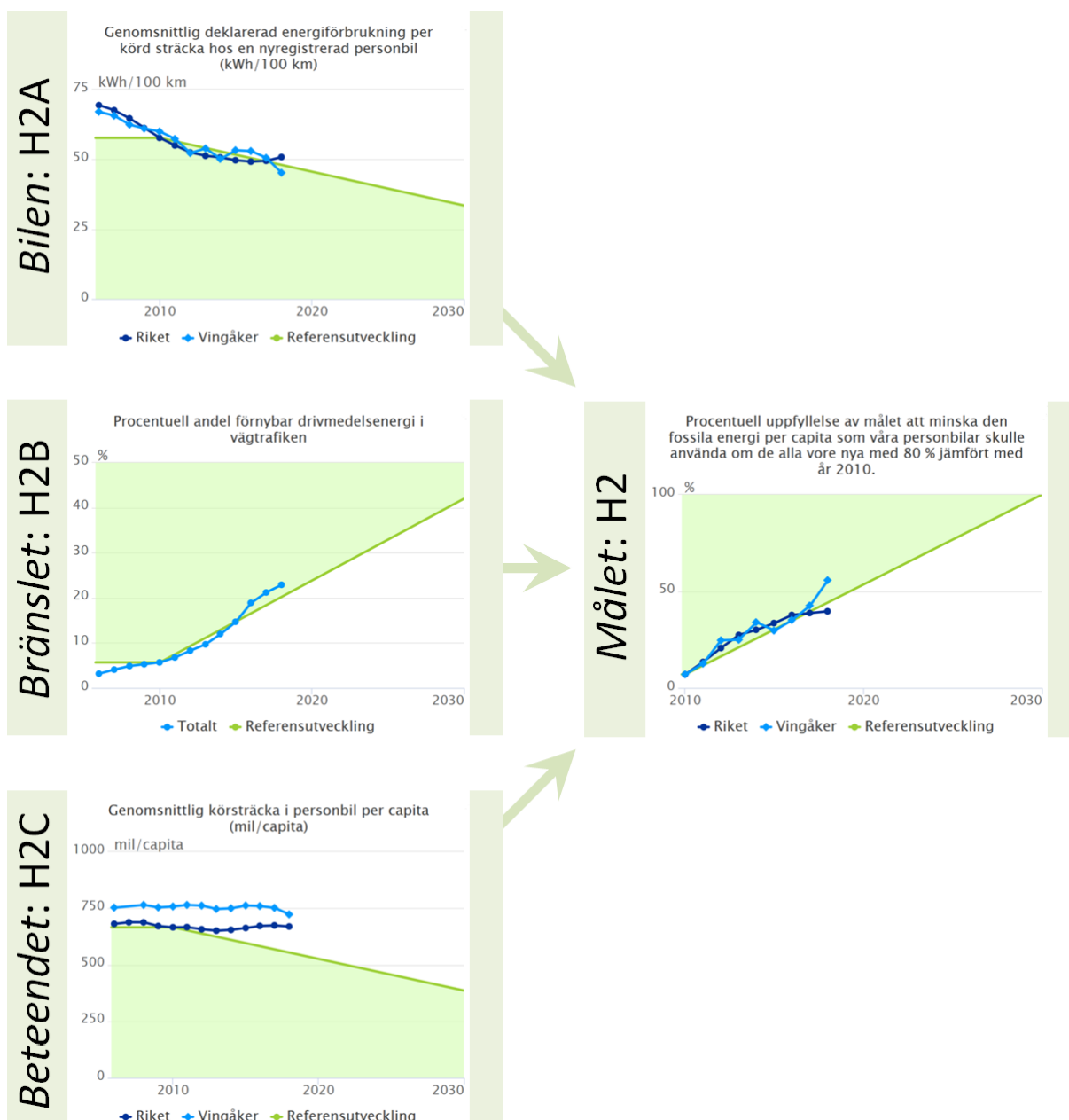
$$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{8}$$

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 40 procents måluppfyllelse år 2018 för riket som helhet. Som jämförelse visas även motsvarande utveckling för föregångskommunen Vingåker.

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 målluppfyllelse 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 har blivit kontinuerligt snålare under en lång följd av år, men denna utveckling bröts år 2017 och den genomsnittliga förbrukningen har nu ökat två år i rad. I det längre 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 2018 var skillnaden påtaglig. Trots detta finns det kommuner i glesbygd och kommuner i norr där de nya bilarna är lika snåla som i de bästa kommunerna.

Bedömning



Negativ 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.

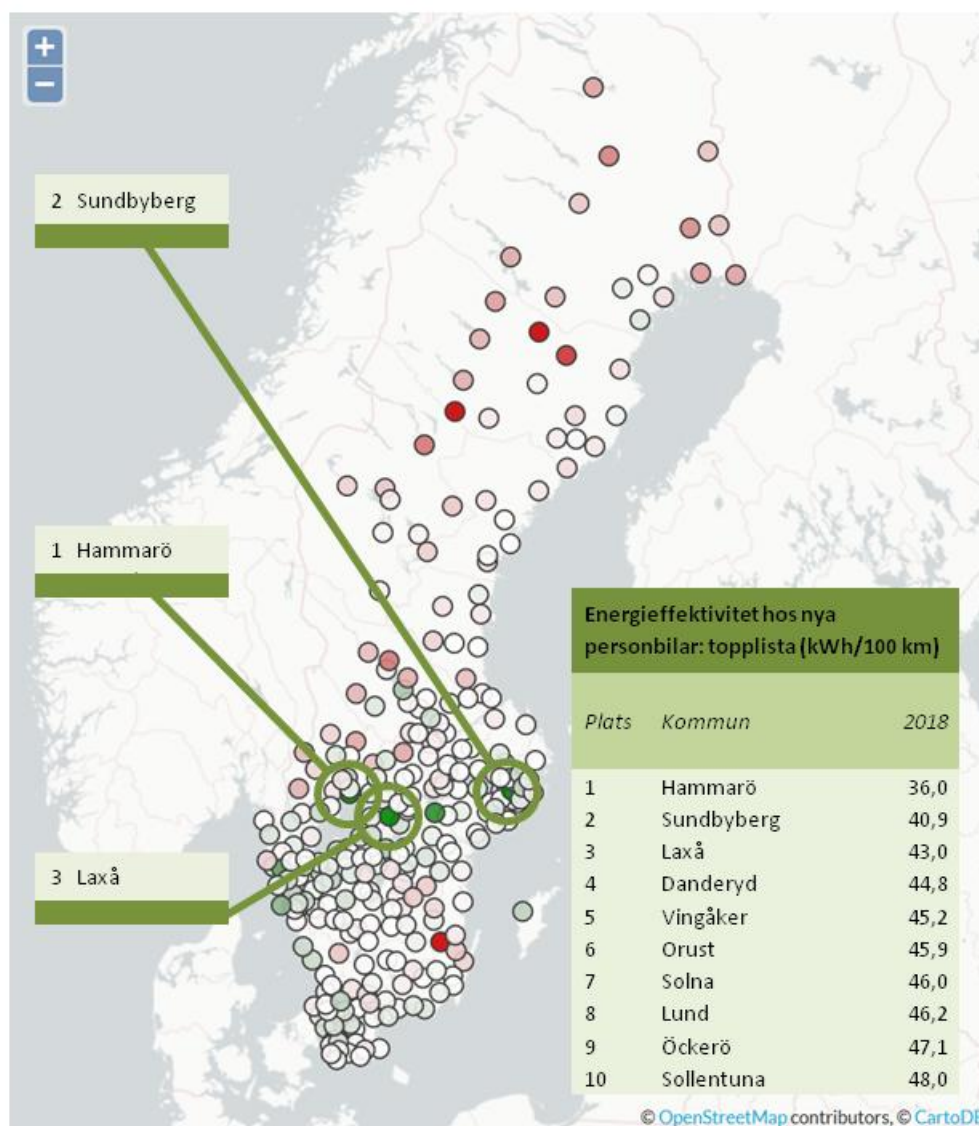
På [nationell nivå](#) har energiförbrukningen per körd sträcka hos de nya bilarna minskat kontinuerligt under en följd av år: från 69 kWh/100 km vid mätperiodens början år 2006 till 49 kWh/100 km år 2016.

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

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. Enligt SCB fördes dock värdena enligt NEDC in i Vägtrafikregistret under hela 2018, så att bytet av körcykel inte kan förklara trenden detta år att energieffektiviteten försämrades.

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. 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 mittemellan.

Hammarös förstaplats beror på att en [ovanligt hög andel laddbara bilar](#) registrerades här år 2018. Av 586 nyregistrerade personbilar var 186 elbilar och 17 var laddhybrider. En elbil är i runda tal tre gånger mer energieffektiv än en konventionell bil med förbränningsmotor. Dock registrerades nästan alla elbilar i Hammarö av hyrbilsföretag, vilket snedvrider statistiken.

Bonusen på 60 000 kr 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

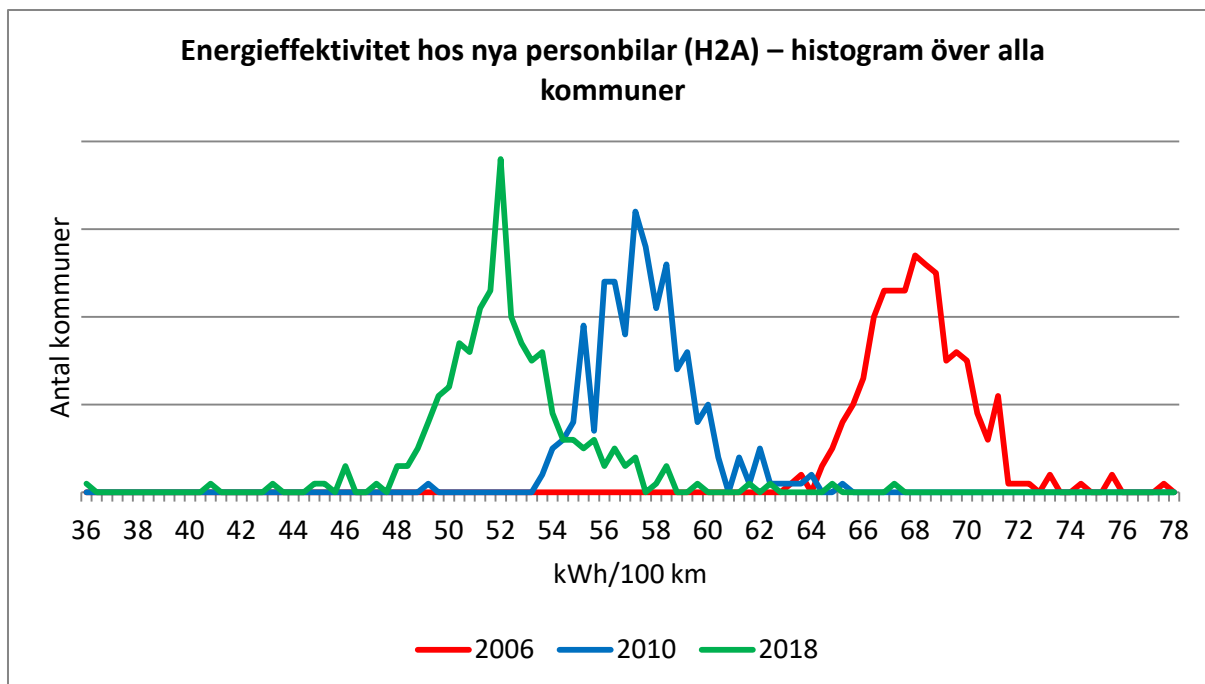
påverka statistiken för vissa kommuner, men Gröna Bilister varken kan eller vill peka ut någon enskild aktör eller kommun.

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 Bilister 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, nu släpper de ut minst. Spridningen i utsläpp mellan alla Sveriges kommuner minskar, vilket antyder att konsumenter i allt fler delar av landet nu aktivt börjat välja bilar med låga utsläpp. Även glesbygdskommunerna har vaknat.

För att återgå till energieffektiviteten som mått så syns den minskade spridningen mellan kommunerna i nedanstående histogram. För år 2018 är fördelningens svans till höger betydligt bredare och längre än den till vänster, vilket betyder att de sämsta kommunerna vad gäller energieffektivitet sackar efter rejält. Denna svans består till allra största delen av små kommuner norr om Dalälven. Denna svans av efterslänrare var inte alls lika påtaglig år 2006, innan omställningen till energieffektiva fordon tog fart på allvar.

Det faktum att kommuner i urbaniserade områden vaknade först exemplifieras av att det år 2006 fanns flera kommuner i Stockholmsregionen i bottenligan vad gäller energieffektivitet, nämligen [Danderyd](#), [Lidingö](#), [Nacka](#) och [Stockholm](#). Så är det inte längre, även om de nya bilarna i Lidingö fortfarande är törstigare än det nationella genomsnittet, förmodligen på grund av en förkärlek för stora, dyra bilar i denna rika kommun.



I tabellen nedan visas den genomsnittliga energieffektiviteten hos de nyregistrerade personbilarna redovisad länsvis åren 2010 och 2018. Slutsatsen att den norra halva av landet halkar efter i omställningen till energieffektiva fordon blir åter tydlig. År 2010 skilde sig inte länen i den södra och norra delen av landet påtagligt, men år 2018 hade en tydlig skillnad uppstått.

Denna skillnad mellan norr och söder är också möjlig att skönja om vi istället jämför de kommuner i respektive län där de energieffektivaste personbilarna registrerades år 2018. Det finns dock undantag. [Leksand](#) var den elfte bästa kommunen i landet vad gäller energieffektivitet, medan de nya bilarna i Dalarna som helhet var törstigare än riksgenomsnittet. Förutom Hammarö ligger [Forshaga](#) högt upp på plats 13 i ligan över kommuner med energieffektiva nya bilar, trots att Värmland som helhet halkar efter riket som helhet. Det finns alltså inget som hindrar små kommuner längre norrut från att ligga långt fram i omställningen till energieffektivitet.

Energieffektivitet hos nya personbilar: redovisning per län (kWh/100 km)				
Län	2010	2018	Bästa kommun	2018
Blekinge	57,9	50,8	Karlskrona	50,3
Dalarna	58,3	52,6	Leksand	48,0
Gotland	56,5	48,8	Gotland	48,8
Gävleborg	57,7	52,8	Nordanstig	50,7
Halland	57,1	51,4	Varberg	49,2
Jämtland	61,0	54,1	Berg	52,6
Jönköping	58,6	51,9	Jönköping	51,0
Kalmar	57,5	52,8	Hultsfred	50,9
Kronoberg	57,8	52,0	Uppvidinge	51,0
Norrbottnen	58,1	54,3	Piteå	50,4
Skåne	58,0	51,9	Lund	46,2
Stockholm	58,6	49,7	Sundbyberg	40,9
Södermanland	56,9	51,6	Vingåker	45,2
Uppsala	56,8	51,0	Uppsala	50,5
Värmland	57,0	51,7	Hammarö	36,0
Västerbotten	58,9	54,0	Robertsfors	51,1
Västernorrland	58,3	53,5	Timrå	51,7
Västmanland	58,0	52,3	Hallstahammar	51,3
Västra Götaland	56,0	50,7	Orust	45,9
Örebro	57,1	51,4	Laxå	43,0
Östergötland	56,9	51,3	Linköping	50,0
RIKET	57,7	50,9	Hammarö	36,0

I nedanstående tabell är istället den genomsnittliga energieffektiviteten hos de nyregistrerade personbilarna uppdelad per typ av kommun, enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Det är tydligt att energieffektiviteten ökat snabbare mellan åren 2010 och 2018 i urbana områden än i glesbygden. År 2010 fanns ingen uppenbar skillnad mellan stad och land, men år 2018 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 3,7 kWh/100 km år 2017.

Vi ser alltså en gradvis segregering i bilköparbeteendet mellan norr och söder och mellan landsbygd och stad, där glesbygden i norr sackar efter i omställningen till energieffektivitet.

Likväl var det ingen påfallande skillnad mellan de bästa kommunerna i varje kommungrupp år 2018. 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	2018	Bästa kommun	2018
A1. Storstäder	57,9	50,3	Stockholm	49,5
A2. Pendlingskommun nära storstad	57,5	50,3	Sundbyberg	40,9
B3. Större stad	58,1	51,4	Lund	46,2
B4. Pendlingskommun nära större stad	57,1	51,3	Hammarö	36,0
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	56,9	51,7	Laxå	43,0
C6. Mindre stad/tätort	57,5	51,7	Gotland	48,7
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	57,2	52,0	Vingåker	45,2
C8. Landsbygdskommun	57,8	54,0	Åmål	49,3
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	59,0	53,8	Leksand	48,0
RIKET	57,7	50,9	Hammarö	36,0

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Stora kommuner leder utvecklingen mot koldioxidsnåla bilar*
www.gronabilister.se/bilkorande-storstad-landsbygd

Gröna Bilisters rapport [Koldioxidutsläpp från fordon i Sveriges kommuner](#)

Bränslet: Andel förnybara drivmedel i vägtrafiken ([H2B](#))

Analys i sammanfattning

Andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken har ökat i accelererande takt under en följd av år. Ökningstakten har dock bromsat in något sedan år 2017. 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 (se sidan X). 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 varit ungefär konstant sedan år 2006. Fördelningen bland alla kommuner av dessa körsträckor har inte heller förändrats. Detta kan sättas i samband med att resandet i kollektivtrafik endast har ökat marginellt under denna tidsperiod, och gång och cykel inte alls. Det är dock slående att körsträckorna i Skåne, Stockholms län och Västra Götalands län har minskat något mellan åren 2010 och 2018, medan körsträckorna har ökat i alla andra län utom på Gotland. Detta antyder att alternativen till bilen börjar vinna mark i storstadsområdena, medan bilismen tvärtom ökar i övriga delen av landet. Denna tolkning bekräftas när körsträckorna delas upp per kommungrupp. Körsträckorna per person i storstäder och i pendlingskommuner nära storstäder har minskat något under dessa år, medan dessa körsträckor i alla andra kommungrupper har ökat. Kanske beror det minskande bilkörandet i storstadsområdena på att allt fler i dessa områden väljer spårburen lokal och regional kollektivtrafik. Resandet med denna kollektivtrafik har nämligen ökat under samma tidsperiod.

Bedömning



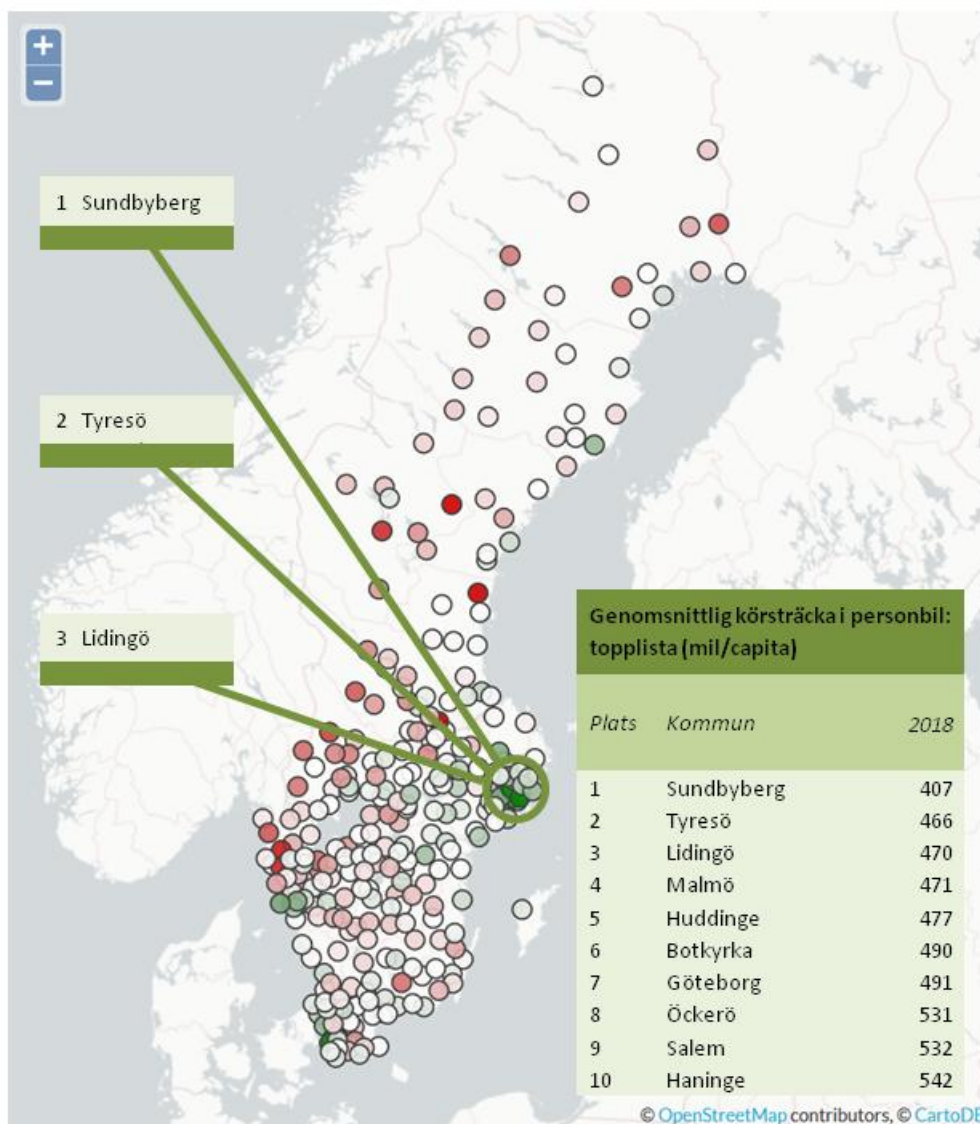
Ingen tydlig trend

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 har knappast alls förändrats sedan 2006 års siffra på 681 mil. Från en bottennotering år 2013 på 651 mil körsträckan sedan dess ökat något till 669 mil år 2018. Detta kan sättas i samband med att [resandet i kollektivtrafik](#) endast har ökat marginellt under denna tidsperiod, och [gång och cykel](#) inte alls. Detta kan i sin tur ha att göra med en bristande tilltro till att kollektivtrafiken kan lösa ens transportbehov, en regionförstoring som generellt ökar avstånden, och ett ökat välstånd som gör att [milkostnaden](#) är en allt mindre del av hushållens disponibla inkomst. Lägg därtill en fortsatt stimulans att välja bilen, bland annat genom reseavdragets utformning.

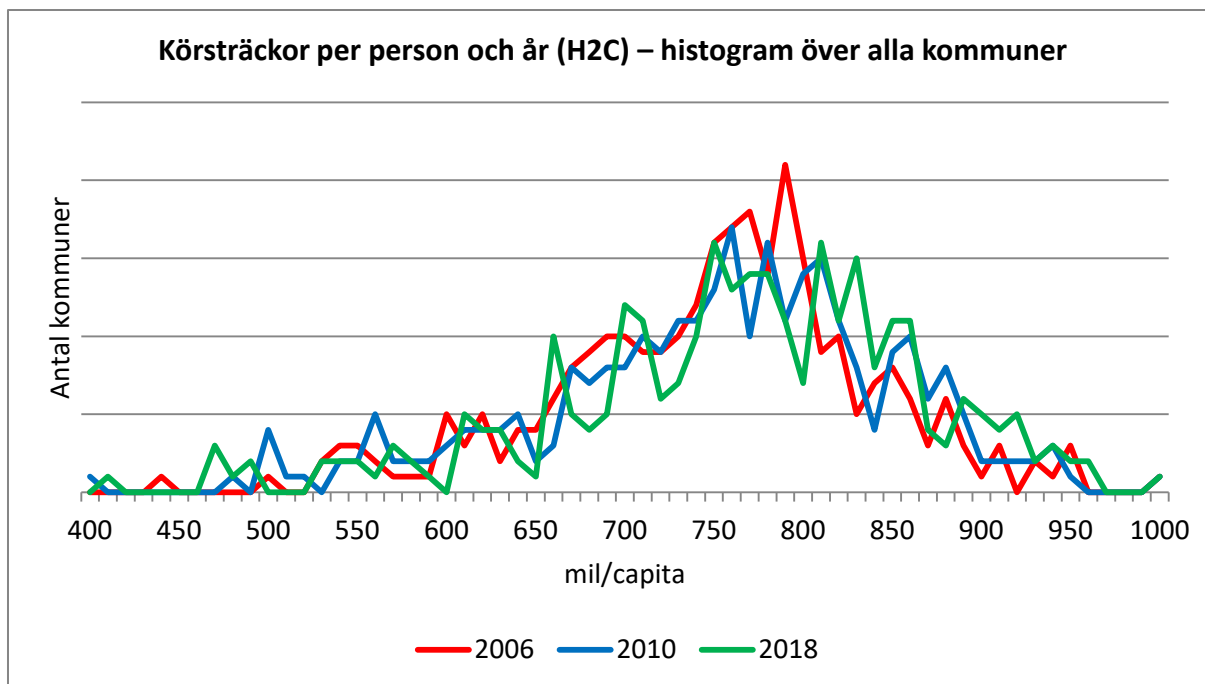
Körsträckorna per capita är naturligt nog längst i glesbygd med stora avstånd och dåligt utbyggd kollektivtrafik, och kortast i de tre storstadsområdena. På den [heat map](#) som visas nedan är kommuner med långa körsträckor markerade i rött och kommuner med korta

körsträckor markerade i grönt, med vitt mittemellan. 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 på grund av deras förutsättningar är helt olika.



I diagrammet nedan visas istället fördelningen av körsträckor per capita över alla 290 kommuner. Dessa histogram ser ungefär likadana ut för åren 2006, 2010 och 2018 - Inga tydliga trender kan avläsas. Det ser alltså ut som om våra körmönster skulle vara mer eller mindre förstenade sedan år 2006.

Dock har körsträckorna i kommunerna med allra lägst körsträckor minskat ytterligare något. Dessa kommuner ligger i storstadsområdena, och detta kan vara ett tecken på att beteendeförändringar är på gång i dessa områden.



Denna tolkning får ytterligare stöd när vi listar de genomsnittliga körsträckorna per capita i varje län snarare än i varje kommun (se tabell nedan). Det är slående att körsträckorna i Skåne, Stockholms län och Västra Götalands län har minskat något mellan åren 2010 och 2018, medan körsträckorna har ökat i alla andra län utom på Gotland. Detta antyder att alternativen till bilen börjar vinna mark i storstadsområdena, medan bilismen tvärtom ökar i övriga delen av landet.

Körsträckor: redovisning per län (mil/capita)				
<i>Län</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>	<i>Bästa kommun</i>	<i>2018</i>
Blekinge	694	706	Karlskrona	682
Dalarna	756	782	Borlänge	663
Gotland	706	695	Gotland	695
Gävleborg	708	712	Gävle	629
Halland	726	731	Halmstad	653
Jämtland	776	792	Östersund	701
Jönköping	720	751	Tranås	665
Kalmar	734	750	Västervik	663
Kronoberg	733	743	Växjö	673
Norrbottnen	753	758	Luleå	676
Skåne	659	654	Malmö	471
Stockholm	590	589	Sundbyberg	407
Södermanland	673	683	Oxelösund	616
Uppsala	648	637	Uppsala	544
Värmland	759	766	Karlstad	668

Västerbotten	668	672	Umeå	570
Västernorrland	729	742	Härnösand	656
Västmanland	665	680	Västerås	628
Västra Götaland	662	660	Göteborg	491
Örebro	680	685	Örebro	615
Östergötland	646	664	Linköping	583
RIKET	666	669	Sundbyberg	407

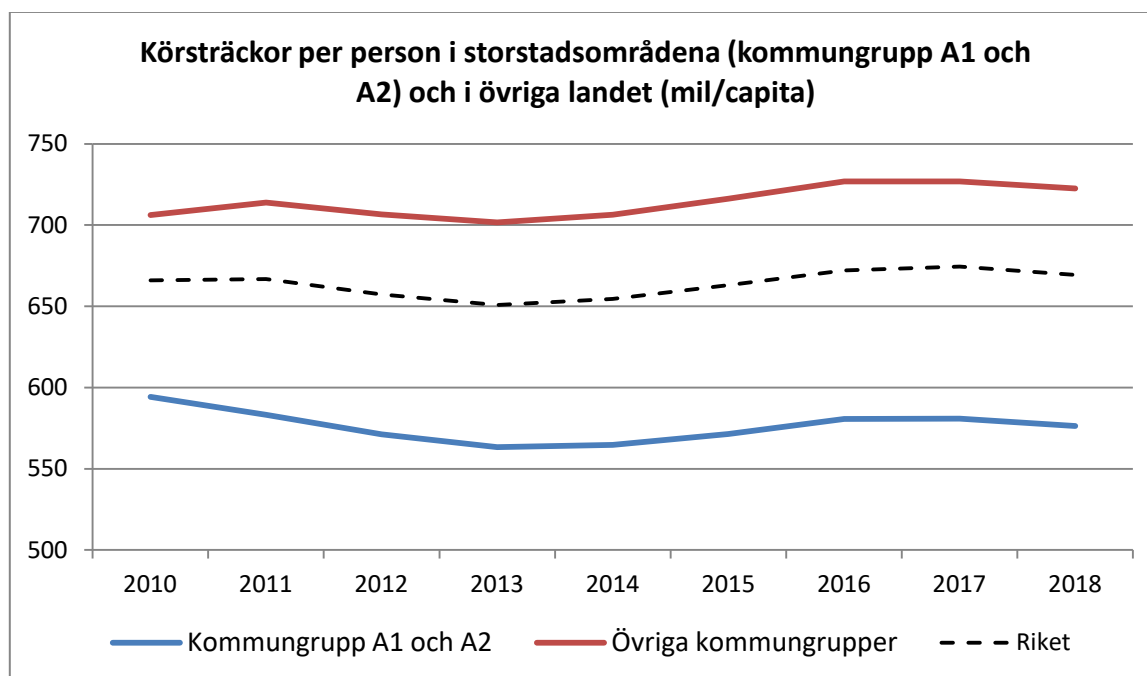
Denna tolkning bekräftas när vi istället delar upp körsträckorna enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#) (se tabell nedan). Körsträckorna per person i storstäder och i pendlingskommuner nära storstäder har minskat något under dessa år, medan dessa körsträckor i alla andra kommungrupper har ökat. Kanske beror det minskande bilkörandet i storstadsområdena på att allt fler i dessa områden väljer spårburen lokal och regional kollektivtrafik. [Resandet](#) med sådan kollektivtrafik har nämligen ökat markant under samma tidsperiod.

Körsträckor: redovisning per kommungrupp (mil/capita, samt procentuell andel av sammanlagd körsträcka i Sverige)					
Kommungrupp	2010	2018	Andel 2018	Bästa kommun	2018
A1. Storstäder	543	525	14,4	Malmö	471
A2. Pendlingskommun nära storstad	645	627	17,4	Sundbyberg	407
B3. Större stad	617	644	22,8	Uppsala	544
B4. Pendlingskommun nära större stad	767	772	9,6	Landskrona	567
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	753	764	7,0	Tranås	665
C6. Mindre stad/tätort	715	732	13,9	Katrineholm	642
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	780	803	7,1	Oxelösund	616
C8. Landsbygdskommun	796	809	5,9	Hällefors	698
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	851	852	1,9	Borgholm	789
RIKET	666	669	100	Sundbyberg	407

Den svaga men ganska säkra trenden att körsträckorna ökar utanför storstadsområdena kan tyckas märklig mot bakgrund av den senaste tidens debatt om hur stigande bränslepriser drabbar dem som bor på landsbygden. När det gäller den önskvärda omställningen på nationell nivå mot mindre bilåkande är dock resemönstren på den utpräglade landsbygden av mindre betydelse.

I tabellen ovan visas andelen av den sammanlagda körsträckan i Sverige som sker i personbilar registrerade i en given kommungrupp. Om vi räknar kommungrupperna B5, C7, C8 och C9 som utpräglad landsbygd sker endast drygt 20 procent av den sammanlagda körsträcka i bilar som registrerade här.

Desto viktigare är resemönstren i mer urbana områden. Därför är det glädjande att bilkörandet redan börjat minska i storstadsområdena. Vi ser också stora möjligheter till överflyttning från bilen till kollektivtrafik, gång och cykel i mellanstora städer och pendlingskommuner. Detta analyseras under indikatorerna B3B, B3C och B3G (sidan X).



Lästips

Gröna Bilisters artikel *Bilkörandet minskar i storstaden men ökar på landsbygden*:
www.gronabilister.se/bilkorande-storstad-landsbygd

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 allt mer energieffektiva nya fordon, eller där de börjar välja andra färdssätt än bilen. Då blir måluppfyllelsen av index H2 hög, liksom då vi övergår till förnybara drivmedel. Gröna Bilister lyfter fram småstadskommunen Vingåker som föredöme. Där har energieffektiviteten i nyregistreringarna ökat snabbt de senaste åren, och körsträckorna har vänt brant nedåt, vilket lett till att Vingåker redan vandrat mer än hälften 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 måluppfyllelse. Ändå ligger storstadsområdena en bra bit före resten av landet. De mellanstora städerna börjar däremot tappa mark i omställningsarbetet, och har blivit omsprungna av många kommuner längre ut på landsbygden. I riket som helhet bromsar tyvärr omställningen till en fossiloberoende personbilsflotta in, eftersom SUV-trenden med onödigt stora och törstiga bilar fortsätter, och eftersom körsträckorna inte minskar. Den ökande inblandningen av biodrivmedel gör dock att vi fortfarande rör oss åt rätt håll, om än långsamt.

Bedömning

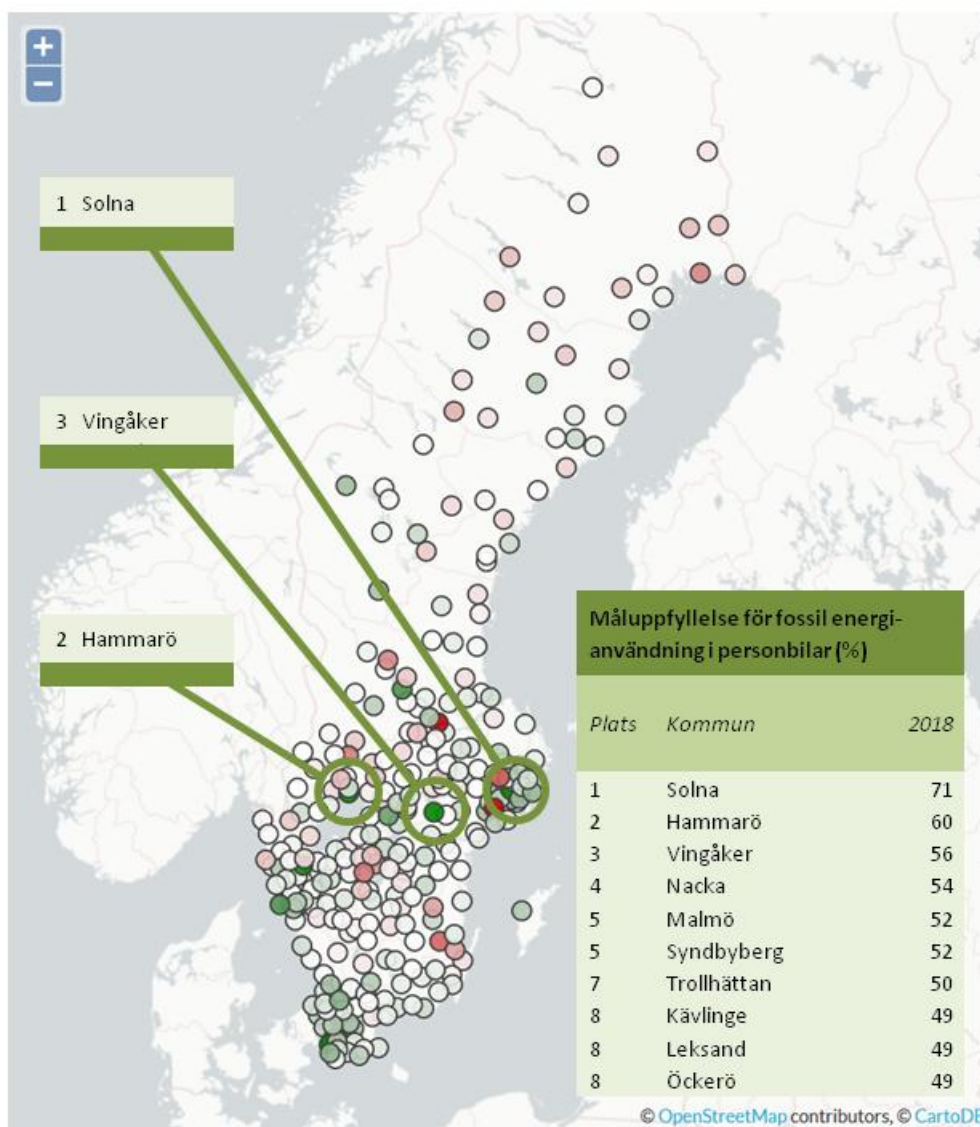


Positiv trend

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. på sidan 20 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.

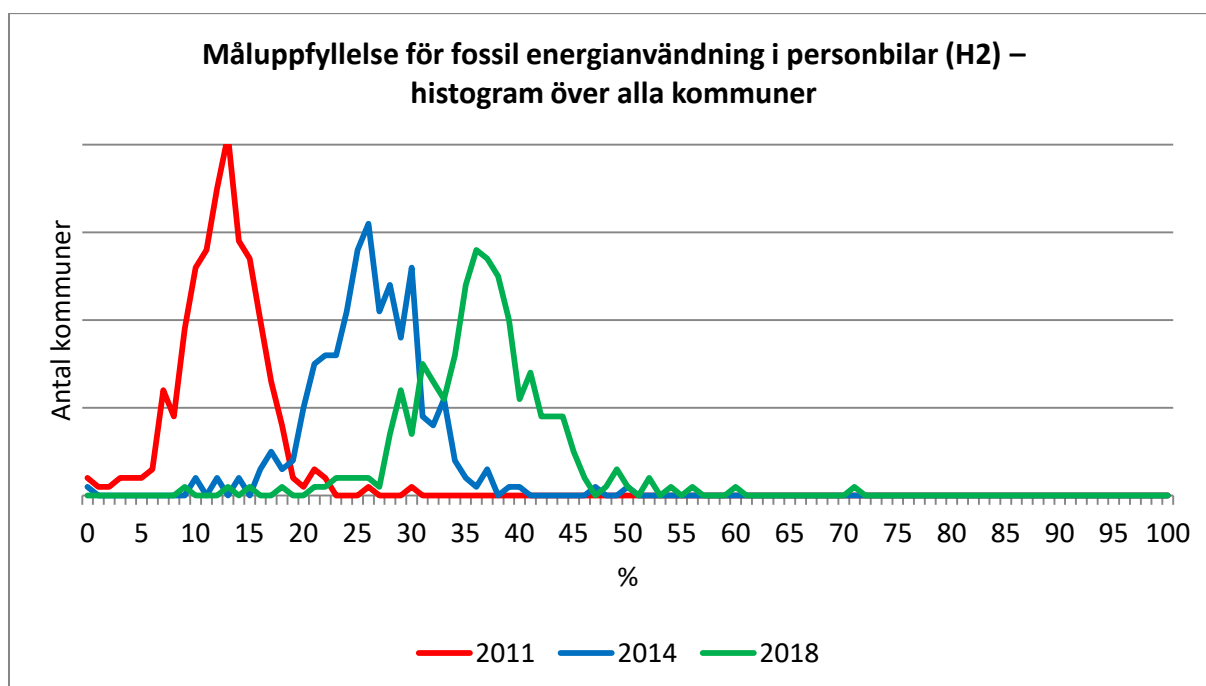


Topplistan präglas av särskilda förhållanden i några kommuner som gör att den tyvärr inte speglar det lokala omställningsarbetet fullt ut. Många hyrbilsföretag registrerar sina bilar i Solna. Dessa bilar ligger ofta i teknisk framkant och är till exempel ofta elektrifierade. Det ger hög energieffektivitet. Samtidigt medför det stora antalet registrerade personbilar att körsträckan per kommuninvånare blir låg. År 2018 registrerades ett stort antal elbilar på ett hyrbilsföretag i Hammarö, vilket snedvrider statistiken. 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.

Gröna Bilister väljer att lyfta fram Vingåker som en förebild med sin tredjeplats på topplistan. De senaste åren har [energieffektiviteten](#) hos de nya personbilar som registreras i Vingåker ökat markant, på tvärs mot den olyckliga trenden i riket som helhet. Samtidigt har [körsträckorna](#) per invånare vänt nedåt. En överblick av hur detta bidrar till Vingåkers höga grad av måluppfyllelse på 56 procent ges i figuren på sidan 17.

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. Än så länge har det visat sig svårt att få en kommun att drastiskt sticka ut som föredöme genom lokalt engagemang och lokala initiativ.



I tabellen nedan visas regionala skillnader i grad av måluppfyllelse. Gotlands län ligger i topp med 43,1 procent. Men detta län är också en kommun, och bör snarare jämföras med andra kommuner. Bland de övriga länen ligger Stockholm i topp med 42,3 procent, följt av Skåne med 40,1 procent och Uppsala med 39,8 procents måluppfyllelse.

Måluppfyllelse för fossil energianvändning i nya personbilar: redovisning per län (procent)				
<i>Län</i>	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>Bästa kommun</i>	<i>2018</i>
Blekinge	28,7	39,0	Karlskrona	40,5
Dalarna	24,9	34,9	Leksand	49,0
Gotland	30,1	43,1	Gotland	43,1
Gävleborg	26,5	36,1	Ljusdal	38,7
Halland	27,2	37,5	Laholm	44,4
Jämtland	26,3	37,1	Åre	44,5
Jönköping	28,4	36,0	Jönköping	38,7
Kalmar	26,7	34,5	Hultsfred	41,2
Kronoberg	28,0	37,1	Älmhult	42,7
Norrbottn	22,0	34,1	Piteå	38,6
Skåne	30,7	40,1	Malmö	52,0
Stockholm	32,9	42,3	Solna	70,8
Södermanland	26,8	36,0	Vingåker	55,7
Uppsala	27,8	39,8	Uppsala	42,3
Värmland	26,8	36,4	Hammarö	60,2
Västerbotten	24,9	35,4	Lycksele	42,4
Västernorrland	25,1	34,8	Härnösand	40,7
Västmanland	26,6	35,9	Sala	39,4
Västra Götaland	28,6	37,8	Trollhättan	50,0
Örebro	26,6	37,2	Laxå	47,7
Östergötland	27,5	35,4	Kinda	41,0
RIKET	30,1	39,7	Solna	70,8

I de medelvärden för respektive län som visas i tabellen ovan är de ingående kommunerna viktade efter folkmängd.

Länen som ligger i topp är relativt tätbefolkade med stora städer. Man skulle därför kunna misstänka att sådana län har lättare att ställa om. Man ska dock komma ihåg att graden av måluppfyllelse definieras relativt - det är *förändringarna* sedan år 2010 i val av bil och färdssätt som spelar roll, inte utgångsläget. Därför bör glesbygdslän och glesbygdskommuner i princip kunna överträffa storstadsområdena.

För att undersöka detta 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)**

<i>Kommungrupp</i>	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>Bästa kommun</i>	<i>2018</i>
A1. Storstäder	36,7	44,2	Malmö	52,0
A2. Pendlingskommun nära storstad	30,1	41,8	Solna	70,8
B3. Större stad	27,1	35,7	Trollhättan	50,0
B4. Pendlingskommun nära större stad	26,6	37,5	Hammarö	60,2
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	25,1	36,0	Laxå	47,7
C6. Mindre stad/tätort	26,5	36,3	Gotland	43,1
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	24,2	34,7	Vingåker	55,7
C8. Landsbygdskommun	24,2	33,4	Vansbro	42,5
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	24,8	36,7	Leksand	49,0
RIKET	30,1	39,7	Solna	70,8

År 2014 var trenden tydlig att måluppfyllelsen trots den relativa definitionen försämrades gradvis när vi rörde oss ut från storstadsområdena mot glesbygden. Detta kan delvis sättas i samband med slutsatsen i analysen av indikator H2A ovan att omställningen till en energieffektiv personbilsflotta har gått snabbare i storstaden än i glesbygden.

År 2018 är bilden delvis en annan. De större städerna (kommungrupp B3) halkar efter i loppet mot 100 procent måluppfyllelse, och är nu omsprungna av kommungrupperna B4, B5, C6 och C9 längre ut på landsbygden. I synnerhet turistorterna på landsbygden (kommungrupp C9) har ryckt upp sig rejält.

Något måste uppenbarligen göras för att få fart på omställningen till hållbar mobilitet i de mellanstora städerna. Det är viktigt för omställningen i riket som helhet eftersom hela 24 procent av Sveriges befolkning bor i dessa kommuner, och 23 procent av allt bilkörande sker här.

Gröna Bilisters analyser av resvaneundersökningar visar att något verkligen kan göras i de mellanstora städerna (kommungrupp B3), och Gröna Bilisters böcker om hållbar samhällsplanering i städer av denna typ visar vad som redan har gjorts och vad som kan göras ännu bättre. Se rutan med lästips nedan!

Lästips

Gröna Bilisters nya bok *Vänd pyramiden! Planera för en hållbar mobilitet*:

www.gronabilister.se/vandpyramiden

Gröna Bilisters bok *Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö – rapport från en rundresa bland svenska kommuner*: www.gronabilister.se/hallbar-mobilitet-fran-umea-till-malmo

Gröna Bilisters artikel *Resvaneundersökningar från 160 kommuner visar var bilberoendet kan brytas*: www.gronabilister.se/resvaneundersokningar-fran-160-kommuner-visar-var-bilberoendet-kan-brytas

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.

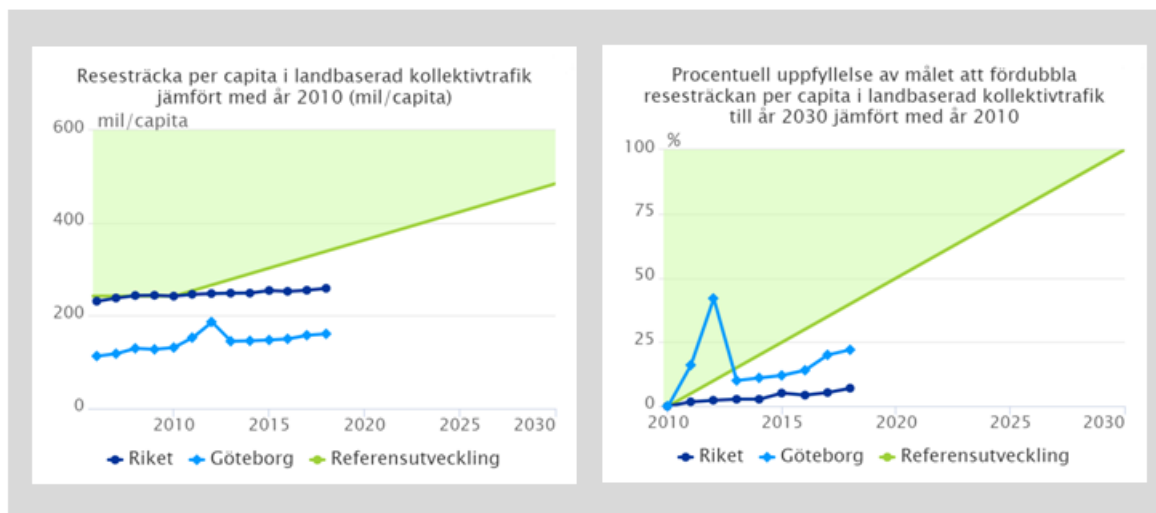
För kommuner gäller måluppfyllelsen den lokala eller regionala kollektivtrafiken i det län kommunen tillhör. För riket som helhet innefattas även längre, länsöverskridande resor. Därför blir färdsträckan per capita högre för riket än för de flesta län.

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 svenskars 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 redan kommit en bra bit på väg mot att uppfylla det, som vi ska se nedan.

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.

Lästips

K2 och Svensk Kollektivtrafik: *Färdplan: Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling*

www.k2centrum.se/fprocentC3procentA4rdplan-kollektivtrafikens-roll-i-en-hprocentC3procentA5llbar-samhprocentC3procentA4llsutveckling

Miljödepartementet: *Strategi för levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*

www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2018/04/skr.-201718230/

Resesträcka i kollektivtrafiken (H4A)

Analys i sammanfattning

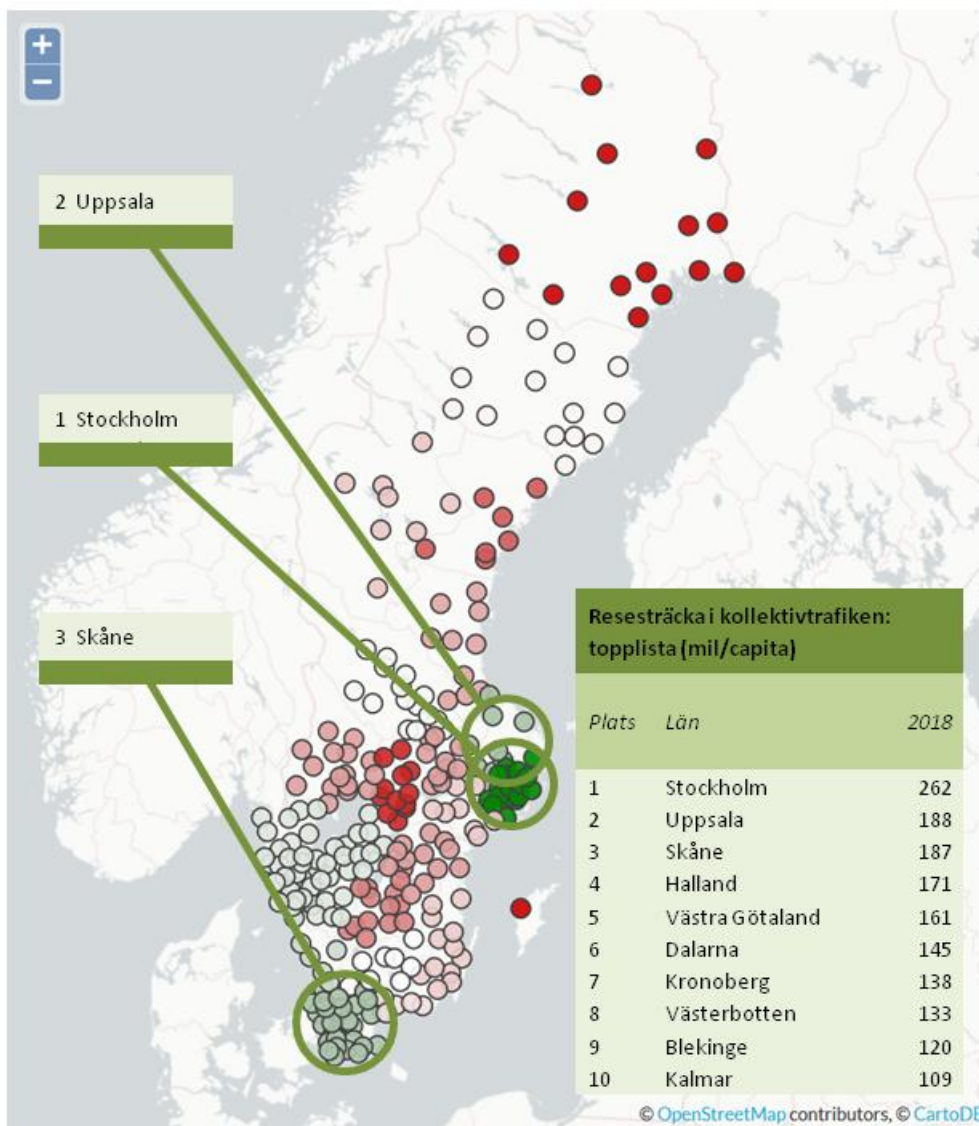
Färdsträckan per person med offentligt subventionerad kollektivtrafik är störst i län med storstäder, och i län där en stor andel av befolkningen bor i större städer. Men sambandet mellan befolkningens bosättningsmönster och färdsträckan i kollektivtrafik är inte entydigt, vilket tyder på att kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds spelar stor roll för befolkningens beteendemönster. Färdsträckan per capita med offentligt subventionerad kollektivtrafik har ökat i 17 av 21 län sedan år 2010. Spridningen i ökningstakt mellan länen är mycket stor, vilket visar att offensiva satsningar från länstrafikbolagens sida att förbättra kollektivtrafiken kan göra stor skillnad.

Bedömning



Positiv trend

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 mittemellan. 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 2018 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 och 2018. Det visar sig att dessa färdsträckor under denna tidsperiod har ökat i alla län utom på Gotland, och i Gävleborg, Norrbotten och Värmland. Skillnaden i ökningstakten mellan olika län är 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	2018
Blekinge	96	120
Dalarna	118	145
Gotland	51	41
Gävleborg	92	91
Halland	103	171
Jämtland	78	105
Jönköping	59	78
Kalmar	73	109
Kronoberg	72	138
Norrbottn	62	60
Skåne	168	187
Stockholm	242	262
Södermanland	68	108
Uppsala	169	188
Värmland	104	88
Västerbotten	77	133
Västernorrland	65	68
Västmanland	48	88
Västra Götaland	132	161
Örebro	43	62
Östergötland	78	88
RIKET	242	259

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 Dalarna åkte 145 mil med kollektivtrafiken år 2018 och en genomsnittlig invånare i Kronobergs län åkte 138 mil, medan en typisk invånare i Örebro län endast åkte 62 mil och en typisk östgöte endast åkte 88 mil. Dessa exempel tyder på att kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds spelar stor roll för befolkningens beteendemönster.

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Fler åker kollektivt. Börjar bussarna och tågen bli fullsatta?*

www.gronabilister.se/borjar-bussarna-och-tagen-bli-fullsatta

Gröna Bilisters artikel *Tar vi bussen om bussen inte tar sig till oss?*

www.gronabilister.se/tar-vi-bussen-om-bussen-inte-tar-sig-till-oss

Gröna Bilisters artikel *Kronoberg visar vägen mot energieffektiva transporter*

www.gronabilister.se/kronoberg-visar-vagen-mot-energieffektiva-transporter

Måluppfyllelse: Resesträcka i kollektivtrafiken (H4)

Analys i sammanfattning

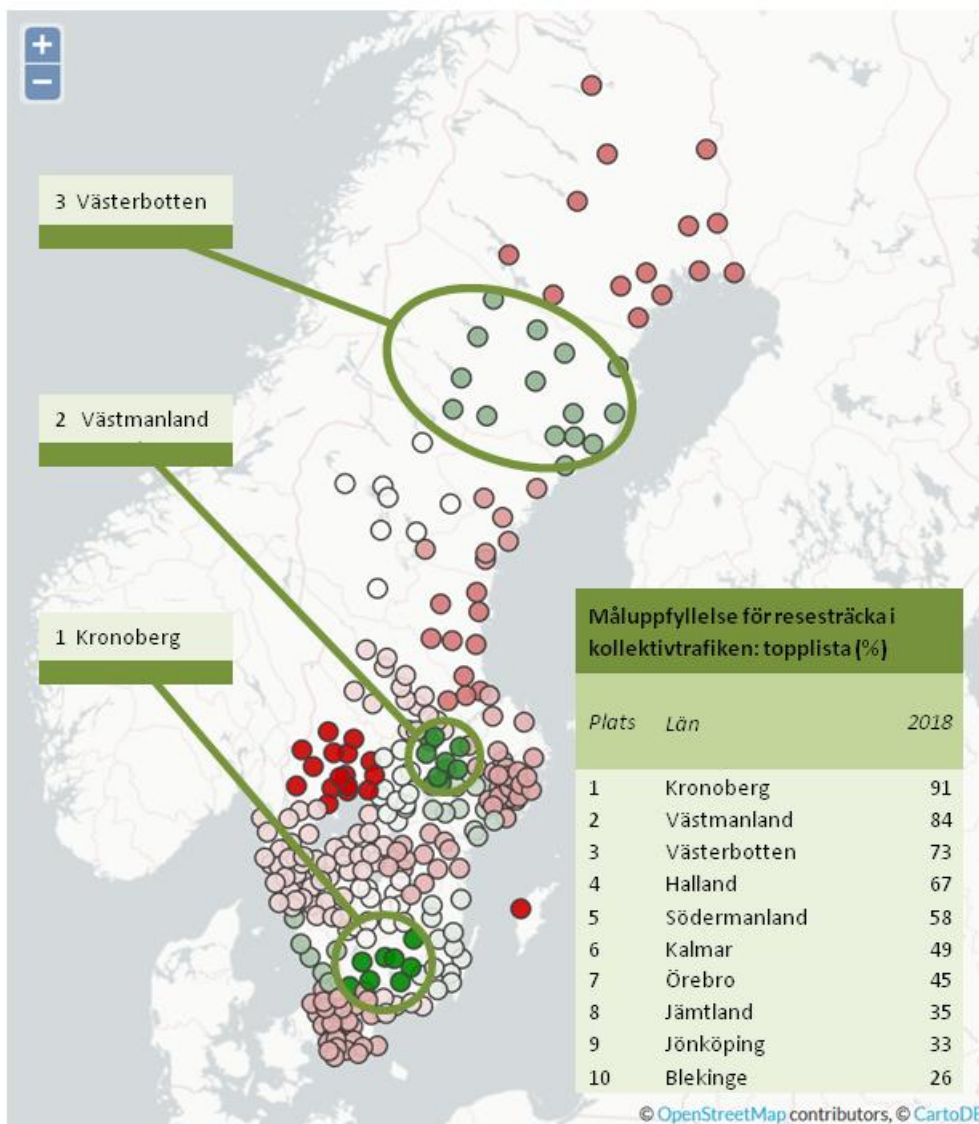
Flera län har redan kommit nära målet att färdsträckan i kollektivtrafik ska fördubblas från år 2010 till år 2030. Närmast har Kronobergs län kommit, med en grad av måluppfyllelse på 91 procent år 2018. Eftersom målet definieras relativt har även glesbygds-län med begränsat resande med kollektivtrafik 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, vilket bevisas av att inget av de fem län med längst färdsträcka i kollektivtrafiken år 2010 ligger på tio-i-topplistan över grad av måluppfyllelse år 2018. Spridningen mellan länen är mycket stor. Om alla länstrafikbolag satsade lika mycket som de bästa skulle det vara enkelt att nå fördubblingsmålet på nationell nivå.

Bedömning



Positiv trend

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 mittemellan. Alla kommuner i ett givet län tilldelas samma grad av måluppfyllelse som länet som helhet. En tio-i-topplista med länen med högst måluppfyllelsegrad år 2018 visas också.



Värt att notera är att inget av de fem län med längst färdsträcka i kollektivtrafiken år 2010 ligger på tio-i-topplistan över grad av måluppfyllelse år 2018 (se den länsvisa listan för indikator H4A ovan). Detta visar att det ofta är lättare att förbättra sig från en låg nivå på resande än från en hög. Inget av de tre storstadslänen Skåne, Stockholm och Västra Götaland återfinns på tio-i-topplistan.

Det faktum att alla län har stora möjligheter att uppnå målet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken åskådliggörs i nedanstående tabell, som visar graden av måluppfyllelse åren 2014 och 2018 i alla län. 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)		
<i>Län</i>	<i>2014</i>	<i>2018</i>
Blekinge	22	26
Dalarna	7	23
Gotland	- 57	- 19
Gävleborg	- 16	- 1
Halland	68	67
Jämtland	13	35
Jönköping	24	33
Kalmar	17	49
Kronoberg	78	91
Norrbottn	- 8	- 3
Skåne	27	11
Stockholm	6	8
Södermanland	43	58
Uppsala	- 8	11
Värmland	- 6	- 15
Västerbotten	30	73
Västernorrland	10	7
Västmanland	2	84
Västra Götaland	11	22
Örebro	2	45
Östergötland	10	12
RIKET	3	7

När vi jämför måluppfyllelsen för 2014 och 2018 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 enkelt att nå fördubblingsmålet på nationell nivå.



Övergripande nyckeltal

Adress: <http://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 som använts för landbaserade transporter i Sverige har endast minskat med fyra procent sedan år 2010. Detta speglar det faktum att körsträckorna i bil knappt minskat alls sedan dess, medan vår fordonsflotta blivit något bränslesnålare. De senaste fem åren har energieffektiviseringen av transporterna avstannat.

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 något i de flesta län sedan år 2010, men skillnaderna mellan länen är påtagliga. Den största minskningen noterar vi i Kronobergs län, där den använda mängden drivmedelsenergi minskat med hela 23 procent sedan år 2006. Denna glädjande trend kan sättas i samband med att marknadsandelen för Länstrafiken Kronoberg har ökat och att resesträckorna i kollektivtrafiken har fördubblats.

Bedömning



Ingen tydlig trend

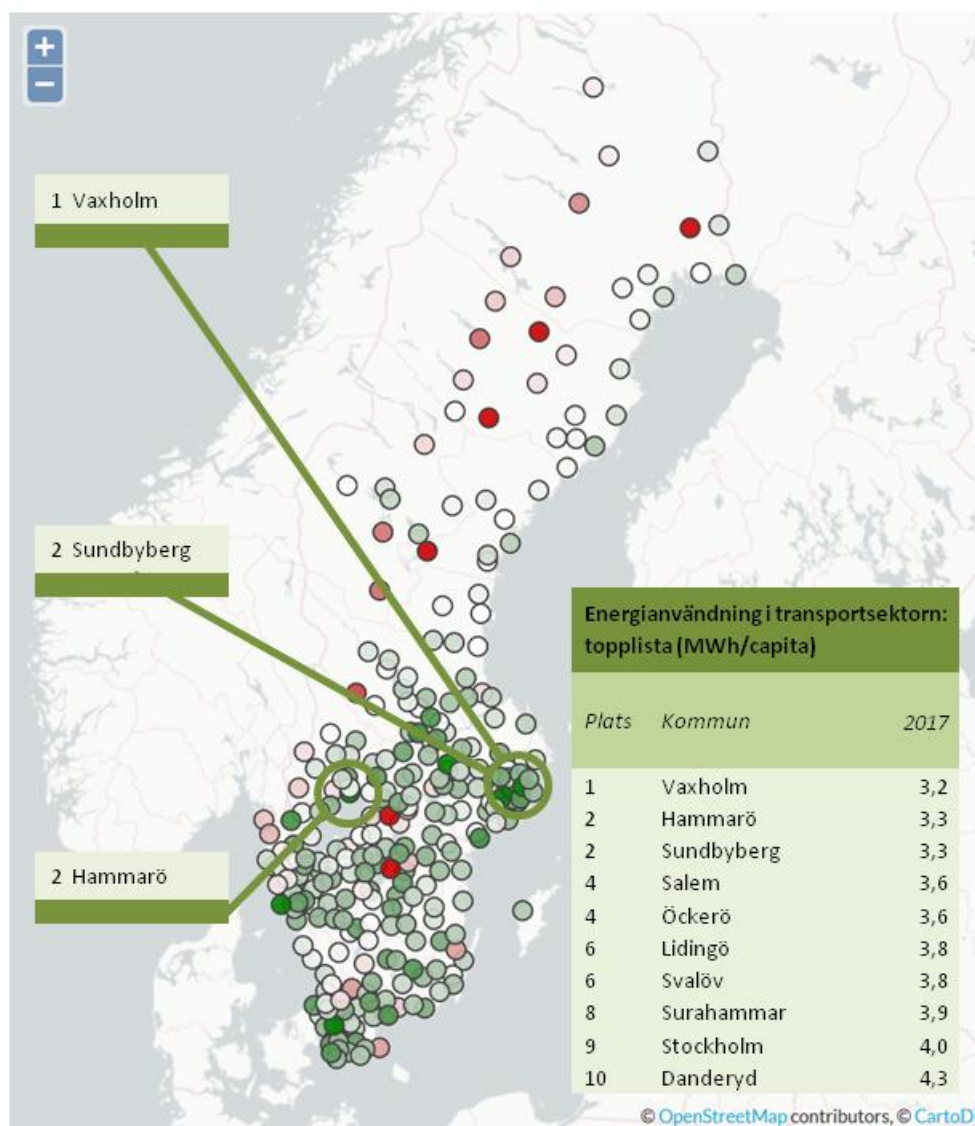
Denna indikator visar mängden drivmedelsenergi som har levererats till publika mackar eller till landbaserad kollektivtrafik inom kommunens eller länets gränser. Leveranser av fordonsgas ingår inte i statistiken. Eftersom man långt ifrån alltid tankar sin bil i hemkommunen speglar denna statistik inte 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 har energianvändningen endast minskat fyra procent från år 2006 till år 2017, från 9,4 MWh per capita till 9,0 MWh per capita. Detta förhållande speglar det faktum att [körsträckorna i personbil](#) per capita endast minskat en procent under samma period. Den något större minskningen av energianvändningen beror på att fordonen på våra vägar blivit mer energieffektiva, vilket speglas i deras [genomsnittliga koldioxidutsläpp](#) ur avgasröret.

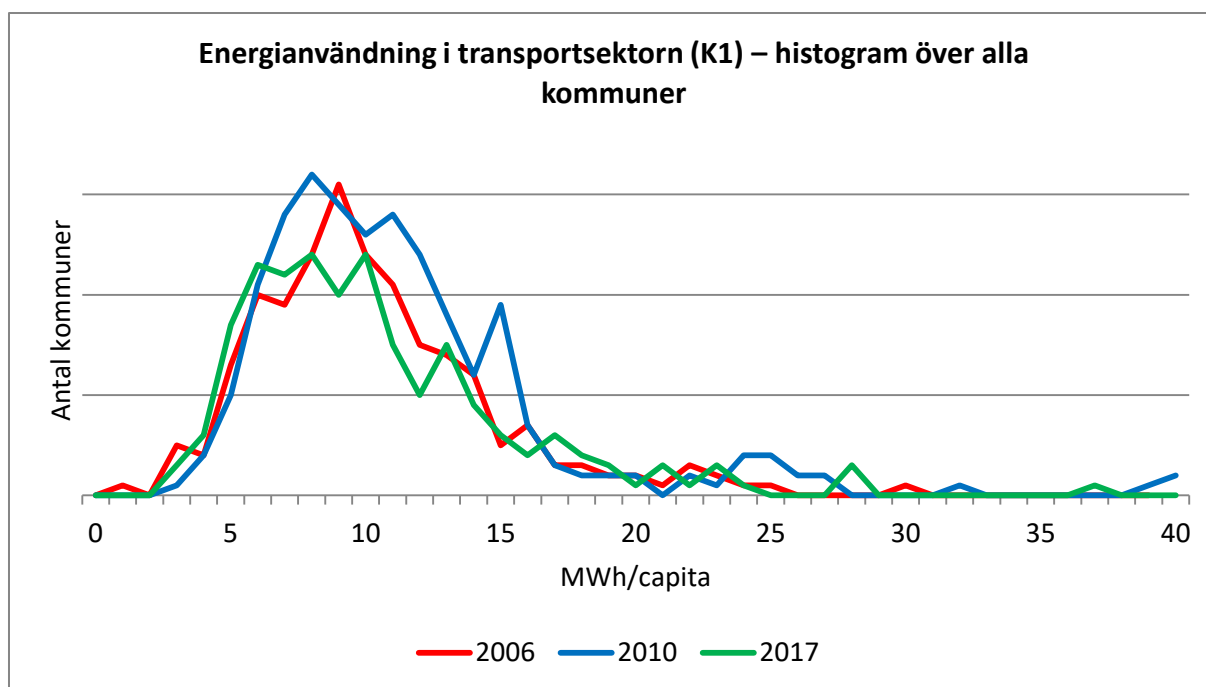
Föga förvånande är drivmedelsleveranserna per capita störst till Norrlands inland och till små kommuner med stora genomfartsleder som E4, vilket framgår av den [heat map](#) som visas nedan, där kommuner med låg energianvändning är gröna, och de med hög energianvändning är röda, med vitt mittemellan. 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.



Liksom den sammanlagda användningen av drivmedel i Sverige förblivit ganska stabil sedan år 2006 har även fördelningen av dessa drivmedel på olika kommuner förblivit näst intill oförändrad. Inga påtagliga strukturella förändringar går att skönja i nedanstående histogram.



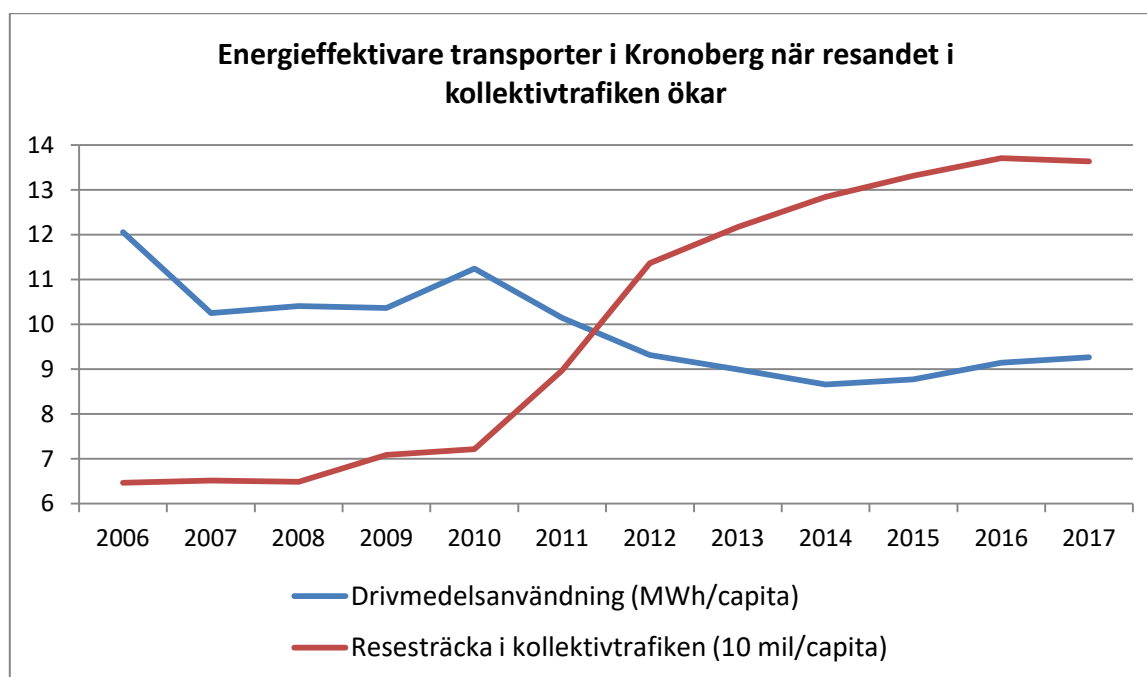
Drivmedelsanvändningen har minskat något i de flesta län mellan åren 2010 och 2017, vilket speglar trenden på riksnivå.

Energianvändning i transportsektorn: redovisning per län (MWh/capita)				
Län	2010	2017	<i>Kommun med lägst energi- användning</i>	2017
Blekinge	9,5	9,2	Sölvesborg	4,9
Dalarna	12,1	11,1	Smedjebacken	4,4
Gotland	8,7	8,4	Gotland	8,4
Gävleborg	14,0	12,9	Sandviken	7,8
Halland	10,7	10,4	Kungsbacka	6,7
Jämtland	13,5	12,8	Bräcke	8,9
Jönköping	11,4	11,1	Gnosjö	5,3
Kalmar	i.u.	11,3	Högsby	6,1
Kronoberg	11,2	9,3	Lessebo	4,8
Norrbottn	13,3	13,3	Haparanda	9,4
Skåne	8,3	i.u.	Svalöv	3,8
Stockholm	7,0	5,9	Vaxholm	3,2
Södermanland	9,7	9,3	Oxelösund	4,5
Uppsala	9,0	i.u.	Knivsta	6,4
Värmland	12,4	11,4	Hammarö	3,3
Västerbotten	10,4	11,6	Robertsfors	10,8
Västernorrland	14,4	13,0	Härnösand	8,9
Västmanland	9,6	i.u.	Norberg	5,4
Västra Götaland	10,0	9,1	Öckerö	3,6

Örebro	10,4	10,4	Ljusnarsberg	5,6
Östergötland	9,6	10,4	Vadstena	5,8
RIKET	i.u.	9,0	Vaxholm	3,2

Skillnaderna mellan olika län är dock påtaglig. Störst är minskningen i Kronoberg, motsvarande 1,9 MWh drivmedelsenergi per capita och år eller 17 procent. Räknat sedan år 2006 är minskningen hela 23 procent, att jämföra med den blygsamma minskningen på fyra procent för riket som helhet under samma tidsperiod. År 2006 var drivmedelsanvändningen i Kronoberg 2,6 MWh högre per person än i riket som helhet, men nu är den ungefär lika stor som riksgenomsnittet.

Denna glädjande trend i Kronoberg kan troligtvis sättas i samband med att resandet ökar i den lokala och regionala kollektivtrafiken. [Resesträckan per person och år](#) med Länstrafiken Kronoberg har mer än fördubblats under samma tidsperiod, från 65 mil år 2006 till 136 mil år 2017. Enligt Svensk Kollektivtrafiks [Kollektivtrafikbarometer](#) har Länstrafiken Kronobergs marknadsandel ökat från 11 procent år 2012 till 14 procent år 2017, för att nå 15 procent år 2018.



Enskilda kommuner i Kronobergs län sticker också ut i positiv bemärkelse och bidrar till de allt mer energieffektiva transporterna. Lessebo är en liten pendlingskommun med knappt 9 000 invånare med tätorten 36 km från Växjö. Andelen resor med bil på mycket lägre här (59 procent) än bland nästan alla liknande pendlingskommuner. Detta har uppmärksamats av Gröna Bilister i en [analys av resvaneundersökningar](#) från 160 kommuner.

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. Liksom i riket som helhet har energianvändningen minskat något från år 2010 till 2017.

Störst är minskningen av den tankade mängden drivmedel i kommungrupp B5 (lågpendlingskommuner nära större städer). Här minskade den använda drivmedelsenergin med 2,1 MWh per capita från år 2010 till 2017, motsvarande 17 procent. Ett möjligt skäl till detta är att [mackdöden i Sverige](#) är särskilt påtaglig i denna typ av kommun. I så fall speglar den snabbt avtagande energianvändningen att invånarna i allt högre grad tankar sina fordon i en större huvudort i en närbelägen kommun.

Den stora minskningen av drivmedelstankningen i kommungrupp B5 beror tyvärr inte på minskat bilkörande, vilket bland annat framgår nedan i analysen av indikatorerna K3 och K4. Utsläppen från vägtrafiken har inte minskat mer i dessa kommuner än i andra och är förhållandevis höga.

Energianvändning i transportsektorn: redovisning per kommungrupp (MWh/capita)				
Kommungrupp	2010	2017	Kommun med lägst energi- användning	2017
A1. Storstäder	6,8	5,7	Stockholm	4,0
A2. Pendlingskommun nära storstad	7,9	7,1	Vaxholm	3,2
B3. Större stad	9,9	9,9	Lund	5,4
B4. Pendlingskommun nära större stad	9,9	8,5	Hammarö	3,3
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	12,0	8,9	Tranås	5,7
C6. Mindre stad/tätort	11,1	10,6	Karlskrona	6,2
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	10,8	10,6	Smedjebacken	4,4
C8. Landsbygdskommun	14,3	12,8	Dals-Ed	4,6
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	16,4	15,2	Leksand	8,8
RIKET	i.u	9,0	Vaxholm	3,2

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Kronoberg visar vägen mot energieffektiva transporter*:
www.gronabilister.se/kronoberg-visar-vagen-mot-energieffektiva-transporter

Gröna Bilisters artikel *Hur mycket drivmedel används i olika delar av landet – och hur mycket är förnybart?* <http://www.gronabilister.se/drivmedelsleveranser-till-kommuner>

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 ökar i stadig takt. Energieffektiviseringen har däremot avstannat, vilket bland annat framgår i indikator K1.

Bedömning



Positiv trend

Denna indikator visar de sammanlagda växthusgasutsläppen från de transporter som sker inom kommunens gränser, även inkluderande sjö- och luftfart. Utsläppen redovisas per capita för att göra det möjligt att jämföra kommuner, län och kommungrupper med varandra.

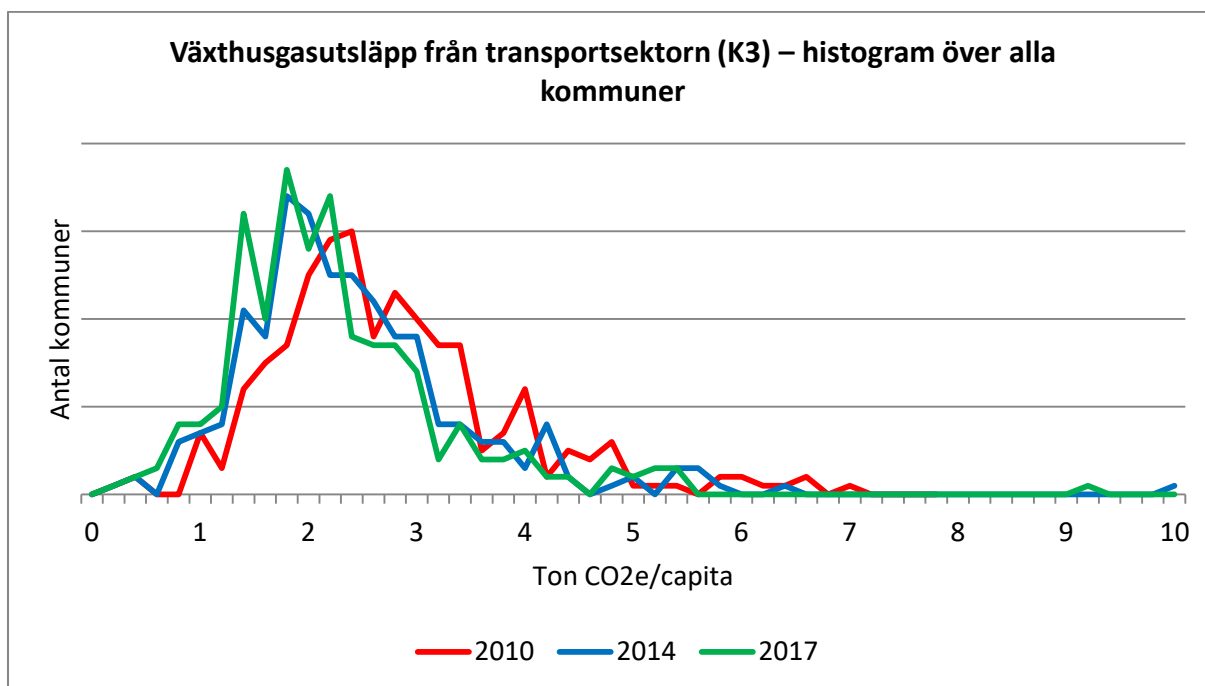
Det måste dock understrykas att dessa jämförelser inte kan användas för att jämföra och bedöma beteendet hos invånarna i olika kommuner, eftersom genomfartstrafiken får stort genomslag i statistiken, och eftersom invånare i en kommun ofta kör i andra kommuner, till exempel vid arbetspendling. Genomfartstrafikens 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.

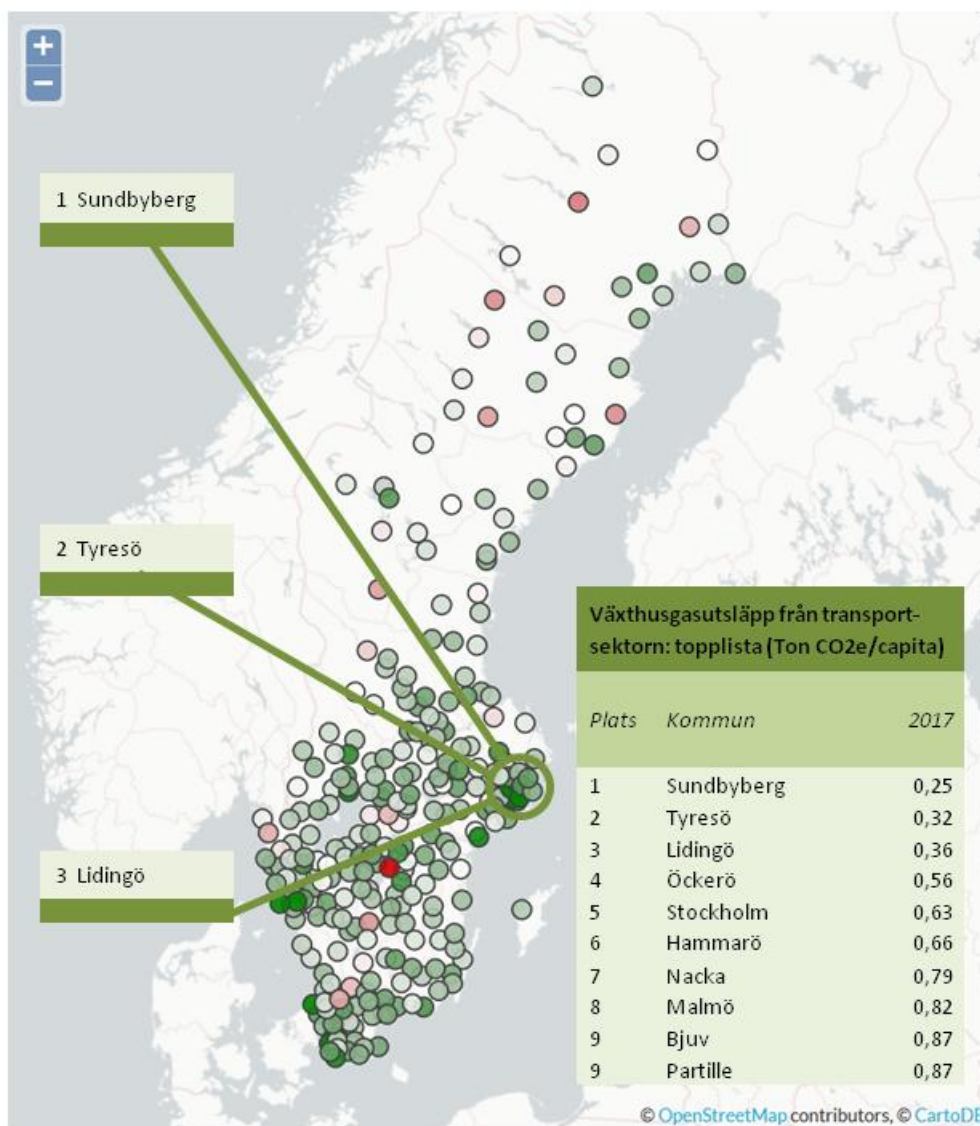
I den officiella territoriella statistiken anses användandet av sådana biodrivmedel inte bidra med några växthusgasutsläpp från transportsektorn alls. Växthusgasutsläppen vid produktionen av biodrivmedlen får hänföras till utsläpp från industri i Sverige eller utomlands, och eventuellt minskad mängd 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 2014, och från år 2014 till år 2017. Strukturen hos fördelningen av

utsläppen över kommunerna förblir ungefär densamma. Data för år 2018 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 mittemellan. Tättbefolkade kommuner med små avstånd och mycket pendling med kollektivtrafik dominerar topplistan av kommuner med lägst 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	2017	Kommun med lägst utsläpp	2017
Blekinge	1,95	1,62	Karlskrona	1,20
Dalarna	2,42	1,87	Avesta	1,38
Gotland	3,06	2,14	Gotland	2,14
Gävleborg	2,83	2,07	Sandviken	1,43
Halland	2,75	2,14	Halmstad	1,82
Jämtland	3,07	2,33	Östersund	1,24
Jönköping	2,74	2,15	Tranås	1,15
Kalmar	2,46	1,89	Kalmar	1,51
Kronoberg	2,87	2,22	Växjö	1,35
Norrbottn	2,86	2,40	Boden	1,38
Skåne	1,96	1,49	Malmö	0,82
Stockholm	1,42	1,00	Sundbyberg	0,25
Södermanland	2,54	2,04	Oxelösund	1,01
Uppsala	2,31	1,85	Uppsala	1,13
Värmland	2,42	1,93	Hammarö	0,66
Västerbotten	2,32	2,02	Umeå	1,34
Västernorrland	2,42	1,91	Sundsvall	1,58
Västmanland	2,15	1,63	Västerås	1,27
Västra Götaland	2,09	1,61	Öckerö	0,56
Örebro	2,39	1,80	Karlskoga	1,35
Östergötland	2,47	1,82	Vadstena	1,18
RIKET	2,20	1,62	Sundbyberg	0,25

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 2017. 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.

Det är dock värt att notera att utsläppen från pendlingskommuner i grupperna B4 och B5 är förhållandevis höga. Gröna Bilister ser en stor potential till att minska utsläppen i dessa kommuner genom att planera för mer kollektivtrafik, gång och cykel. Detta analyseras nedan i de avsnitt som tar upp kommunala resvaneundersökningar (indikatorerna B3B, B3C och B3G).

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

<i>Kommungrupp</i>	<i>2010</i>	<i>2017</i>	<i>Kommun med lägst utsläpp</i>	<i>2017</i>
A1. Storstäder	1,10	0,74	Stockholm	0,63
A2. Pendlingskommun nära storstad	1,93	1,43	Sundbyberg	0,25
B3. Större stad	1,98	1,47	Lund	0,98
B4. Pendlingskommun nära större stad	2,76	2,21	Hammarö	0,66
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	2,84	2,27	Munkfors	1,06
C6. Mindre stad/tätort	2,51	2,00	Karlskrona	1,20
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	2,80	2,27	Oxelösund	1,01
C8. Landsbygdskommun	2,94	2,43	Ludvika	1,46
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	3,73	3,02	Sotenäs	1,74
RIKET	2,20	1,62	Sundbyberg	1,62



Bilen

Adress: <http://2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/bilen/>

Indikatorer kopplade till fordonen - även cyklar, bussar och lastbilar

Andel fossilberoende personbilar ([B1C](#), [B1D](#), [B1I](#) och [B1J](#))

Analys i sammanfattning

Andelen fossilberoende 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 fossilberoende bilar återigen börjat öka, för att nå 6,6 procent i riket som helhet år 2018. Andelen sådana bilar är högst i Storstockholm, samt i Lund, Trollhättan och Uppsala. Andelen fossilberoende bilar i Stockholms län har dock sjunkit från 10,5 procent år 2010 till 8,4 procent år 2018. I alla andra län har andelen stigit. Andelen fossilberoende bilar är högre i tätbefolkade än i glesbefolkade områden, men skillnaden mellan stad och landsbygd är på väg att minska. Andelen fossilberoende bilar är fortfarande lägre i norra än i södra Sverige.

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 fossilberoende.

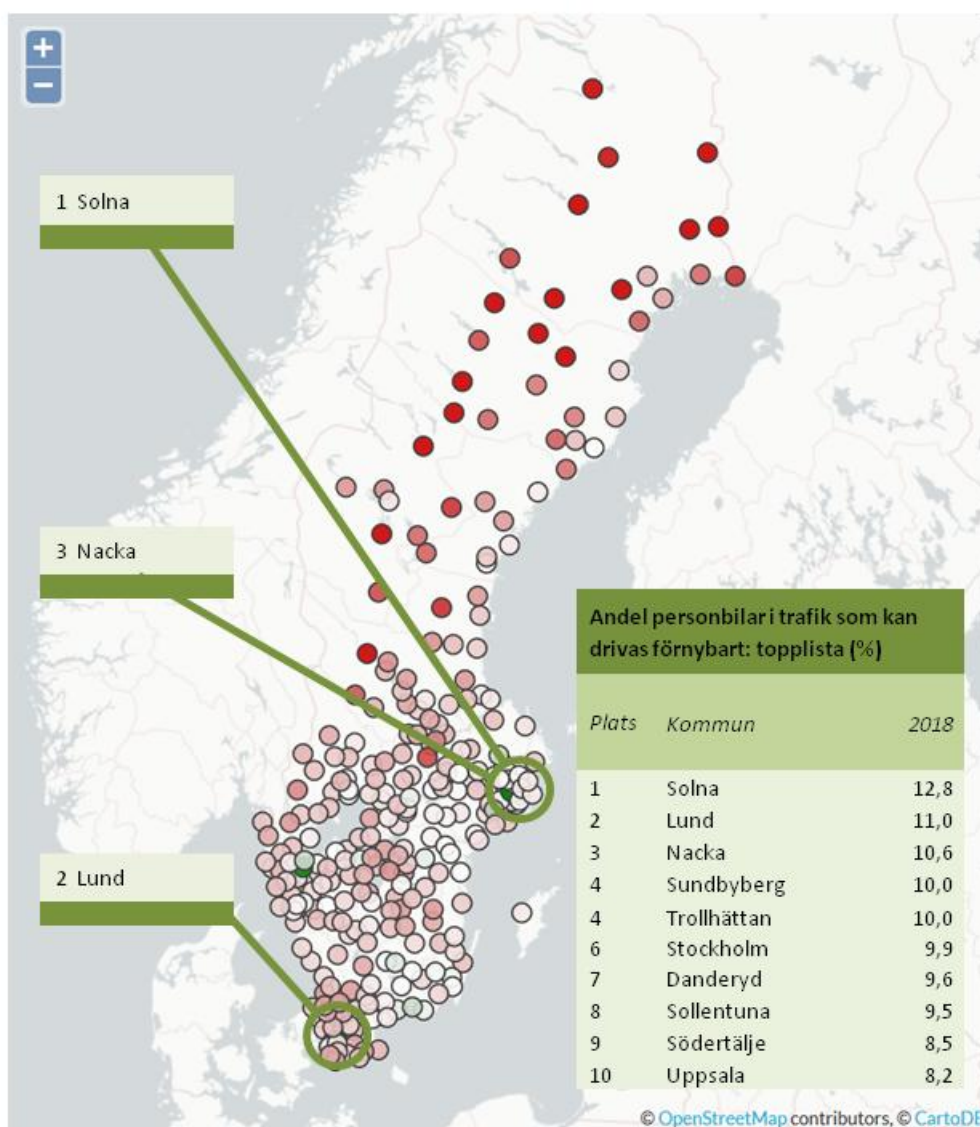
Vi säger att en personbil är fossilberoende om den är godkänd för ett drivmedel som är förnybart till minst 75 energiprocent, och som går att tanka på minst 50 publika påfyllnadsplatser som är någorlunda jämnt utspridda över landet. I praktiken innebär detta att vi kallar etanolbilar, fordonsgasbilar, laddhybrider och elbilar fossilberoende. Vi väntar med att kalla dieslbilar godkända för HVO100 fossilberoende, på grund av den [osäkra tillgången till HVO100](#) för privatpersoner den närmaste tiden.

Den statistik som redovisas här bygger på antalet fossilberoende och fossilberoende bilar som är registrerade i en given kommun.

I den [heat map](#) som visas nedan syns tydligt att andelen fossilberoende personbilar i trafik är högst i storstadsområdena i söder och lägst i norra Sverige. Grönt motsvarar hög andel, rött låg andel, med vitt mittemellan. På tio-i-topplistan syns att andelen fossilberoende bilar är högst i och omkring [Stockholm](#), samt i [Lund](#), [Trollhättan](#) och [Uppsala](#).

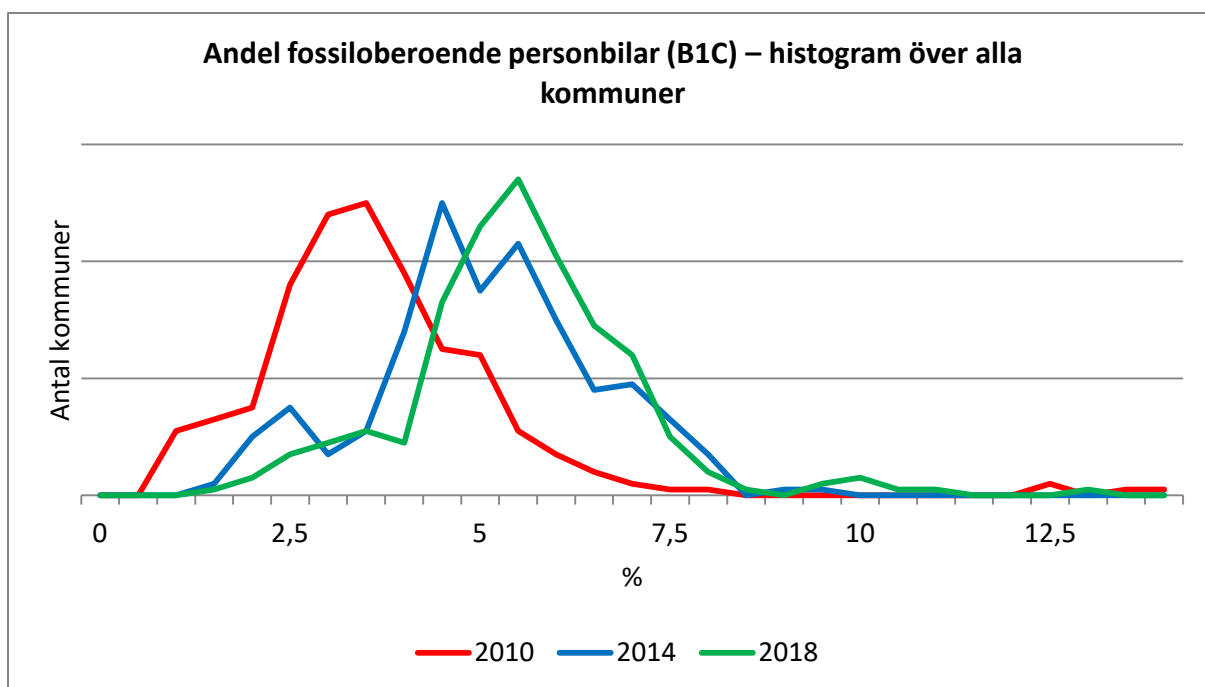
Hyrbilsföretag och leasingföretag tenderar att ligga i framkant i utvecklingen mot fossilberoende fordon. Den höga andelen sådana bilar i [Solna](#) kan delvis förklaras med att

många hyrbilar är registrerade där. Den höga andelen i Lund kan delvis förklaras med att ett större leasingföretag flyttade dit från Malmö år 2011.

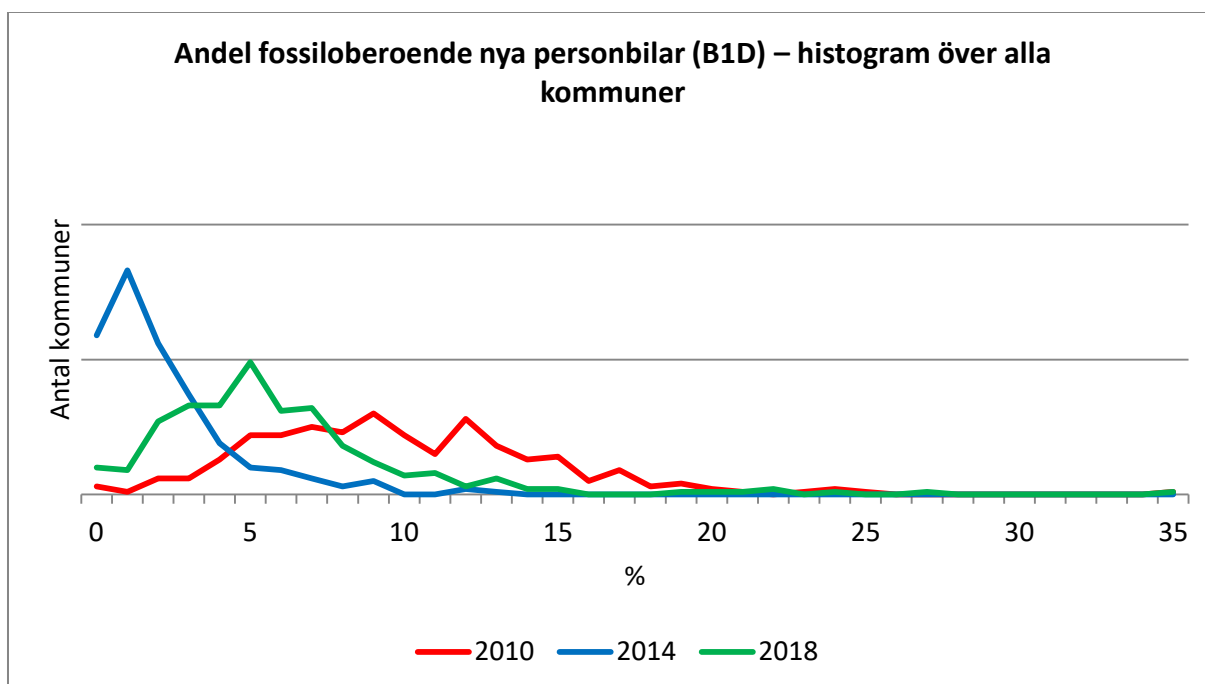


I histogrammen nedan visas hur fördelningen över alla 290 kommuner av andelen fossiloberoende personbilar i trafik har utvecklats sedan år 2010. Spridningen mellan kommunerna är stor: det finns flera kommuner där färre än 2 procent av bilarna är fossiloberoende, och flera kommuner där andelen är högre än 10 procent.

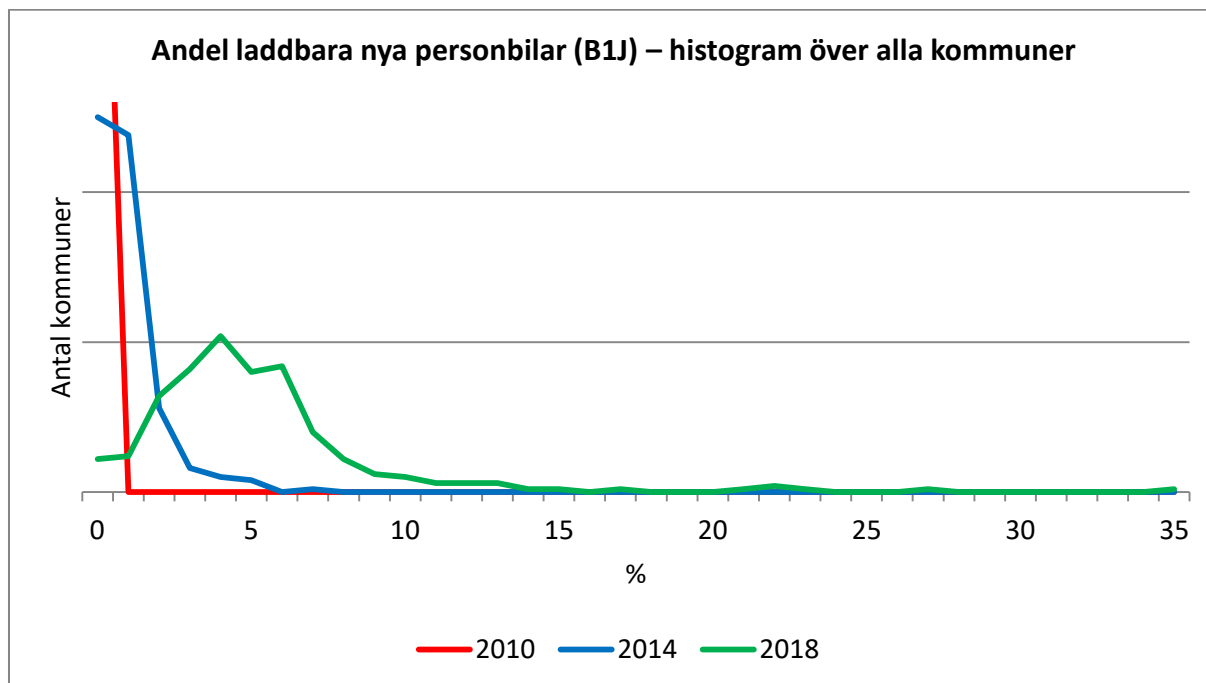
Den genomsnittliga andelen fossiloberoende bilar i trafik har ökat successivt, från 5,3 procent år 2010, via 6,0 procent år 2014, till 6,6 procent år 2018. Andelen ökade snabbt fram till år 2011, främst tack vare den stora försäljningen av etanolbilar. Sedan bromsade utvecklingen in. De senaste åren har försäljningen av laddbara bilar tagit fart, vilket inneburit att andelen fossiloberoende bilar återigen börjat öka snabbare.



Utvecklingen av andelen fossiloberoende bilar styrs så klart av nybilsförsäljningen. Histogrammen över alla kommuner nedan utgår från andelen av alla de nya bilar som registreras i en given kommun som är fossiloberoende. År 2010 dominerades [försäljningen av fossiloberoende bilar](#) av etanolfordon. När försäljningen av etanolbilar kollapsade minskade även andelen fossiloberoende nya bilar drastiskt, för att återhämta sig när försäljningen av laddbara bilar började ta fart.



I histogrammen nedan fokuserar vi enbart på försäljningen av laddbara bilar. År 2010 registrerades laddhybrider eller elbilar endast i fyra kommuner. År 2018 registrerades sådana fordon i alla kommuner, och stod för nästan 85 procent av alla nya fossiloberoende fordon i Sverige.



I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende i trafik uppdelad per län. Värt att notera är att denna andel har ökat i alla län mellan åren 2010 och 2018 utom i Stockholm. Minskningen i Stockholms län beror på att etanolbilsboomen var särskilt stor här, att dessa etanolbilar nu har hunnit börja försvinna från vägarna, och att elbils- och laddhybridboomen ännu inte har hunnit bli lika stor som etanolbilsboomen var för drygt tio år sedan.

Bland övriga län noterar vi en särskilt stor ökning av andelen fossiloberoende bilar i Blekinge, Uppsala, Värmland och Örebro. Ökningen i Värmland är särskilt glädjande eftersom invånarna där [åker mycket bil](#), och en snabbt ökande andel fossiloberoende bilar därför ger potential att minska länets klimatpåverkan avsevärt.

Trots minskningen var andelen fossiloberoende bilar i Stockholms län år 2018 fortfarande högst bland alla län. Sedan följer i fallande ordning Blekinge, Uppsala, Kronoberg, Östergötland, Västra Götaland och Örebro. Generellt sett är andelen fossiloberoende bilar högre i de södra länen än i de norra.

Andel fossiloberoende personbilar: redovisning per län (procent)				
Län	2010	2018	Kommun med högst andel fossiloberoende personbilar	2018
Blekinge	4,70	7,42	Ronneby	8,15
Dalarna	3,09	5,18	Falun	6,19
Gotland	2,36	6,33	Gotland	6,33
Gävleborg	3,33	5,36	Gävle	6,19
Halland	3,98	5,69	Halmstad	5,87
Jämtland	2,70	4,78	Östersund	6,13
Jönköping	4,33	5,75	Tranås	6,77
Kalmar	4,10	6,24	Kalmar	7,45
Kronoberg	4,89	6,80	Växjö	7,76
Norrbottn	2,23	3,73	Boden	4,84
Skåne	4,69	6,19	Lund	10,96
Stockholm	9,36	8,67	Solna	12,81
Södermanland	4,29	6,35	Eskilstuna	6,74
Uppsala	4,24	7,32	Uppsala	8,22
Värmland	3,68	6,04	Karlstad	7,17
Västerbotten	3,64	5,71	Umeå	6,87
Västernorrland	3,72	5,81	Örnsköldsvik	6,38
Västmanland	4,37	6,33	Västerås	6,95
Västra Götaland	6,00	6,72	Trollhättan	9,99
Örebro	3,39	6,68	Örebro	7,57
Östergötland	5,18	6,74	Linköping	7,61
RIKET	5,30	6,59	Solna	12,81

I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende personbilar i olika typer av kommuner, indelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Den minskande andelen sådana bilar i [Stockholms stad](#) sedan år 2010 ger upphov till en minskande andel i hela kommungruppen A1 av storstäder. Värt att notera är också att ökningen av andelen fossiloberoende bilar är lägre i pendlingskommunerna A2 nära storstäder än i övriga kommungrupper B3-C9.

Den generella bilden är att skillnaden mellan stad och land minskar. Landsbygdsborna är på väg att komma i fatt stadsborna när det gäller val av fossiloberoende bilar.

Andel fossilberoende personbilar: redovisning per kommungrupp (procent)

Kommungrupp	2010	2018	Kommun med högst andel fossilberoende personbilar	2018
A1. Storstäder	10,46	8,53	Stockholm	9,90
A2. Pendlingskommun nära storstad	6,04	7,15	Solna	12,81
B3. Större stad	5,14	7,19	Lund	10,96
B4. Pendlingskommun nära större stad	3,42	5,49	Vänersborg	8,16
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	3,60	5,69	Tingsryd	7,09
C6. Mindre stad/tätort	4,10	6,08	Skövde	7,74
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	3,49	5,59	Ronneby	8,15
C8. Landsbygdskommun	2,64	4,42	Hagfors	6,24
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	2,59	4,41	Sotenäs	5,49
RIKET	5,30	6,59	Solna	12,81

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Störst andel fossilberoende nya bilar i små kommuner:*

<http://www.gronabilister.se/fossilberoende-bilar>

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 156 g/km år 2018. Utvecklingen går olika fort i olika delar av landet, vilket medför att spridningen i utsläpp mellan olika kommuner ökar. I synnerhet ökar 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 minskade fram till år 2017, då de nådde ned till 123 g/km i genomsnitt. Denna minskning avstannade dock helt år 2018. Kommuner i urbaniserade regioner vaknade först när det gäller att efterfråga CO₂-snåla nya personbilar: år 2006 släppte de nya bilarna i sådana kommuner ut mest CO₂, nu släpper de ut minst. Spridningen i utsläpp hos nya bilar mellan olika kommuner minskar. Detta kan tolkas som att invånarna i allt fler kommuner nu aktivt väljer nya bilar med låga utsläpp, även i glesbygden. Därmed bör spridningen mellan kommunerna vad gäller utsläppen hos *alla* bilar i trafik också vända nedåt så småningom.

För nya lätta lastbilar är spridningen i utsläpp mellan olika kommuner större än på personbilssidan. Detta kan tolkas som att det generella uppvaknandet ännu inte skett.

Bedömning



Positiv trend

De koldioxidutsläpp som analyseras här motsvarar de certifierade koldioxidutsläpp ur avgasröret per körd sträcka som är angivna i fordonens typgodkännande. Fram tills nyligen 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. Även om detta innebär att utsläppssiffrorna inte speglar verklig körning, så gör de det möjligt att dra ut trender och att jämföra olika kommuner och län med varandra. Det finns dock tecken som tyder på att avvikelserna mellan testcykeln NEDC och verklig körning ökat över tid. I så fall överskattas de trender att utsläppen minskar som går att utläsa i statistiken.

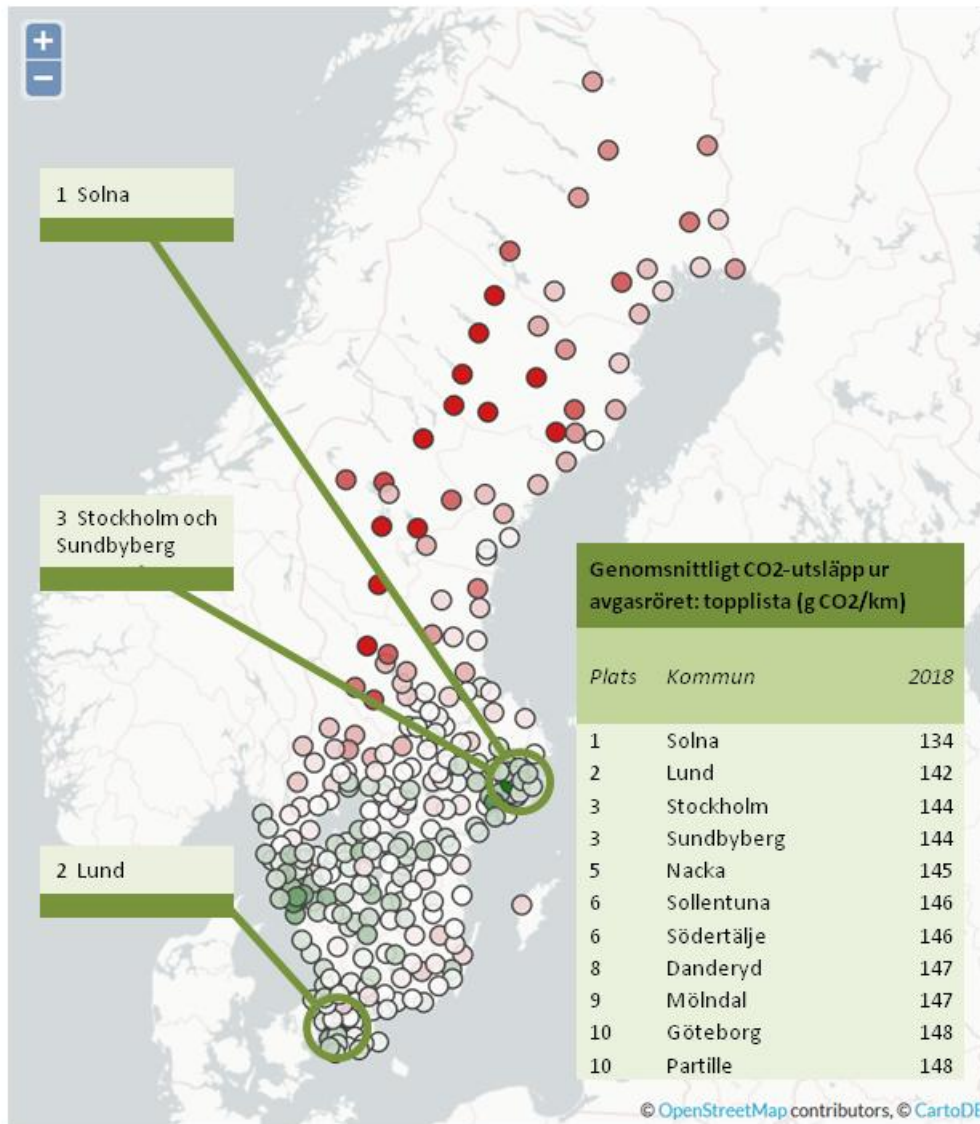
De redovisade genomsnitten över alla personbilar baseras på alla de bilar och husbilar som är i trafik det givna året och inte är äldre än 20 år. Genomsnitten över nya bilar utgår från alla nyregistrerade bilar och husbilar som inte är äldre än 3 år och som inte blivit direktimporterade. Även elbilar 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.

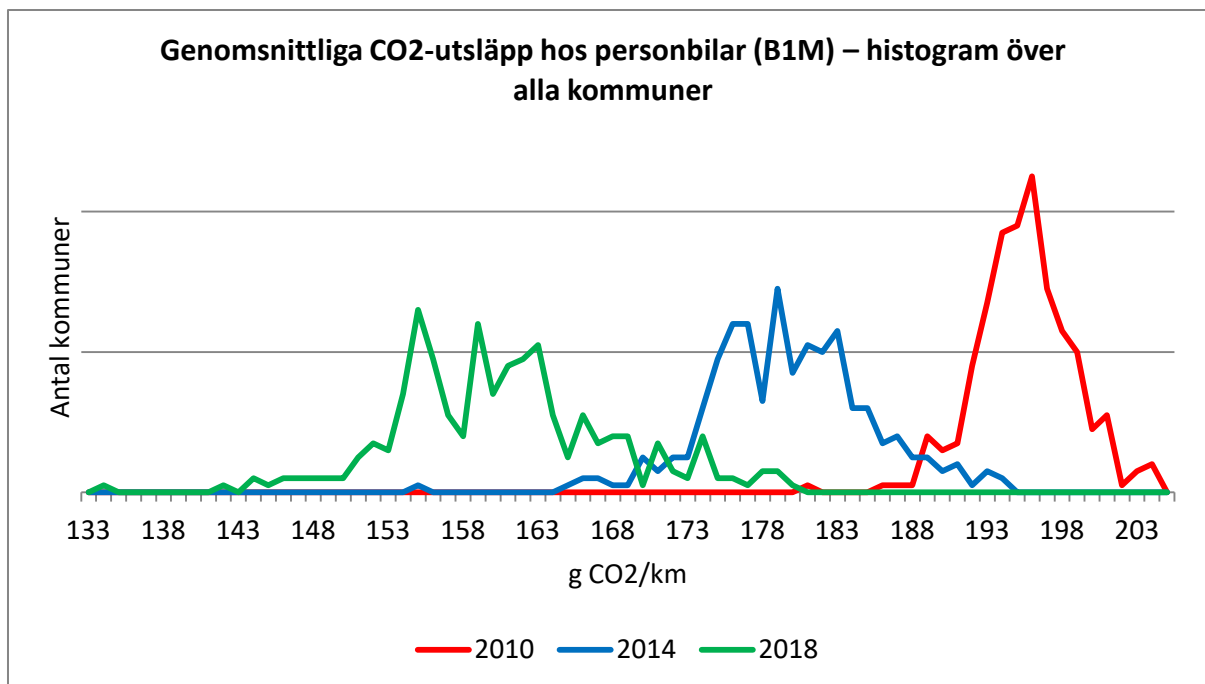
Det [genomsnittliga koldioxidutsläppet](#) från en svensk personbil i trafik har minskat under en lång följd av år. År 2010 var det 194 g/km, för att sjunka till 156 g/km år 2018. Den fortsatta utvecklingen bestäms av CO₂-utsläppen hos de *nyregistrerade* bilarna. Dessa minskade fram till år 2017, då de nådde ned till 123 g/km i genomsnitt. Denna minskning avstannade dock helt år 2018. Detta beror på en ökande andel bensinbilar på den energieffektivare dieselnas bekostnad, och att detta ännu inte vägs upp av en [ökande andel elbilar](#). Därtill sker ett fortsatt skifte från mer konventionella fordonstyper till SUV:ar och andra livsstilsfordon, som typiskt är något mindre energieffektiva.

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 mittemellan. 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.

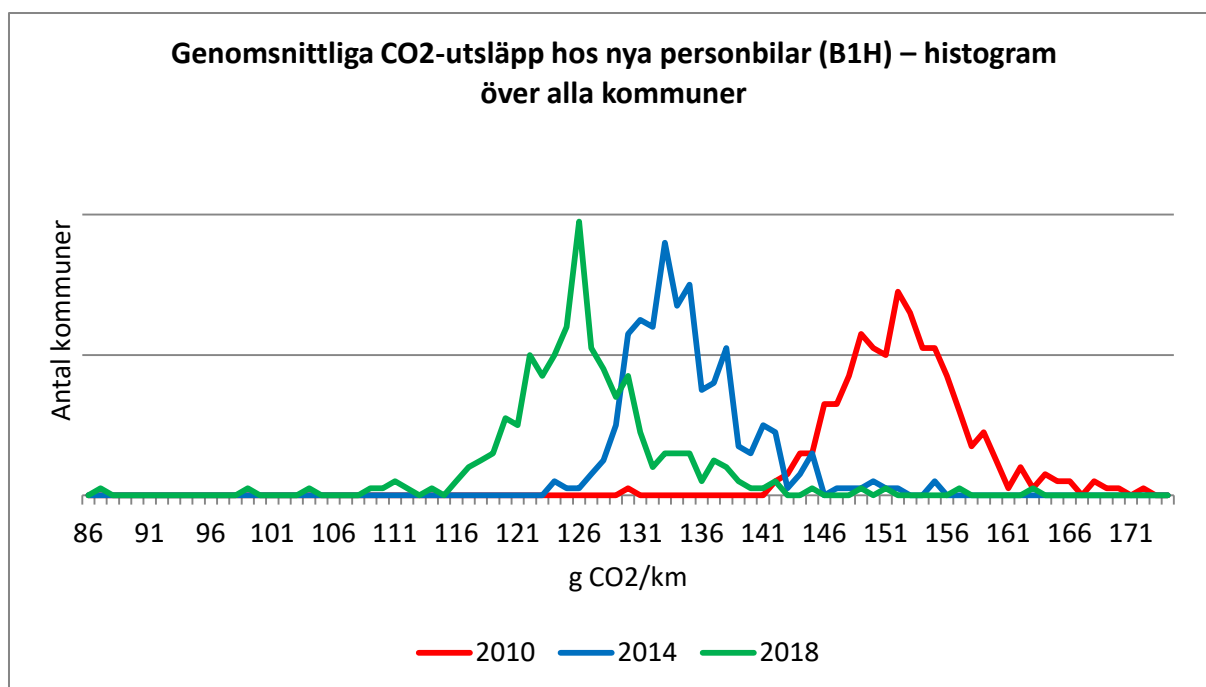


Spridningen i koldioxidutsläpp mellan olika kommuner är stor. Medan en genomsnittlig bil registrerad i Solna år 2018 släppte ut 134 g/km, släppte en typisk bil i Strömsund ut 180 g/km. Histogrammet nedan visar fördelningen av dessa utsläpp över alla 290 kommuner åren 2010, 2014 och 2018. Det är tydligt 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 är stödet i statistiken svagare för det andra tänkbara skälet. I histogrammet nedan visas fördelningen av det genomsnittliga utsläppet hos en *nyregistrerad* personbil över alla 290 kommuner. Här är trenden att spridningen mellan olika kommuner *minskar* med tiden.



Trots minskande spridningen finns tydliga skillnader mellan stad och landsbygd även när det gäller nyregistreringarna. Koldioxidutsläppen från de nya personbilarna har minskat snabbare i storstadsområdena än i glesbygden. År 2006 fanns flera kommuner i Storstockholm vars nya bilar hörde till de mest bränsleslukande utsläppsbovarna, men så är det inte längre. I flera av dessa kommuner släpper nu de nyregistrerade bilarna ut mindre koldioxid än genomsnittet för riket. Istället släpar några kommuner i glesbygden efter rejält. Men dessa är efterslänrare är få.

Dessa iakttagelser stämmer väl överens med den [analys](#) som Gröna Bilister genomförde hösten 2017 av 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, nu släpper de ut minst. Spridningen i utsläpp mellan alla Sveriges kommuner minskar, vilket antyder att konsumenter i allt fler delar av landet nu aktivt börjat välja bilar med låga utsläpp. Även glesbygdskommunerna har vaknat.

I tabellen nedan visas det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar i landets 21 län åren 2010 och 2018. 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 storstadslänen ligger i täten.

Genomsnittliga CO2-utsläpp hos personbilar: redovisning per län (g CO2/km)				
Län	2010	2018	Kommun med lägst CO2- utsläpp	2018
Blekinge	196	159	Karlskrona	158
Dalarna	198	164	Falun	160
Gotland	197	166	Gotland	166
Gävleborg	197	162	Gävle	157
Halland	192	155	Kungsbacka	149
Jämtland	202	172	Östersund	168
Jönköping	193	154	Värnamo	152
Kalmar	195	160	Kalmar	154
Kronoberg	195	157	Växjö	154
Norrbottn	198	168	Luleå	166
Skåne	193	154	Lund	142
Stockholm	192	148	Solna	134
Södermanland	194	158	Strängnäs	154
Uppsala	195	158	Knivsta	155
Värmland	195	160	Hammarö	154
Västerbotten	197	165	Umeå	160
Västernorrland	197	163	Sundsvall	159
Västmanland	196	158	Västerås	155
Västra Götaland	189	152	Mölnadal	147
Örebro	195	158	Örebro	155
Östergötland	194	155	Linköping	153
RIKET	194	156	Solna	134

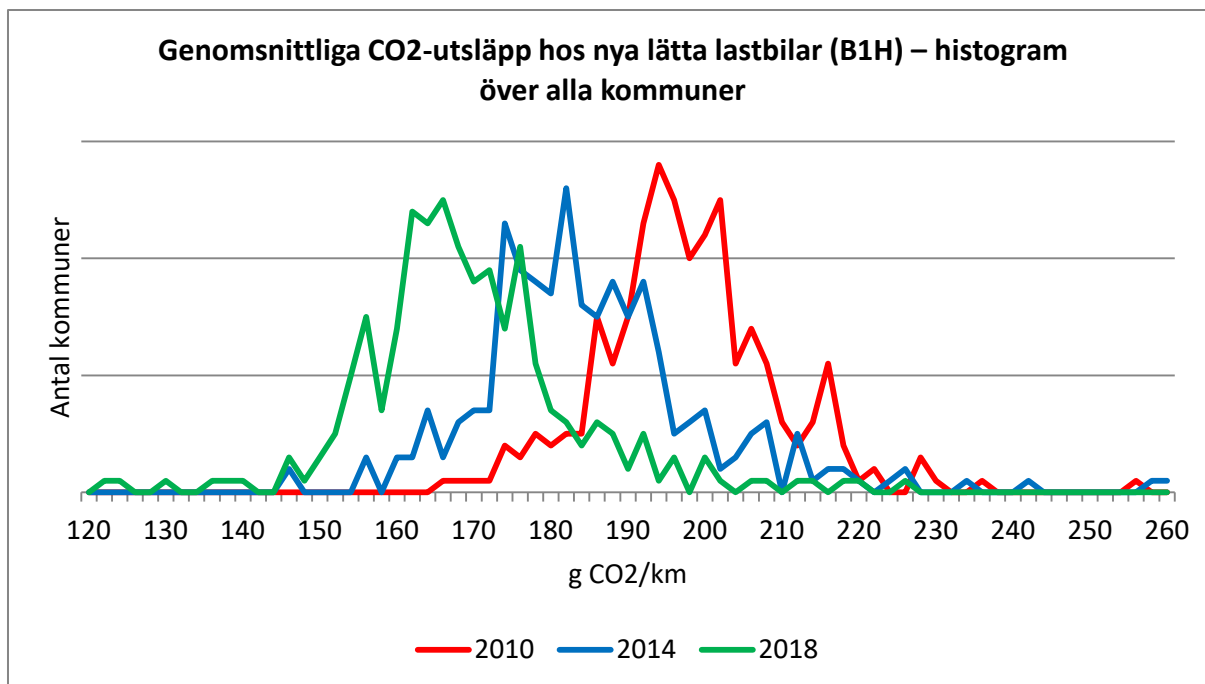
I nedanstående tabell är istället det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar uppdelat per typ av kommun, enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Detta koldioxidutsläpp har minskat snabbare mellan åren 2010 och 2018 i urbana områden än i glesbygden, och skillnaderna mellan olika typer av kommuner har generellt sett ökat. År 2010 var utsläppet ungefär lika stort i alla kommungrupper utom på den rena landsbygden i grupperna C8-C9, som stack ut med högre utsläpp, och i storstäderna i grupp A1, som stack ut med lägre utsläpp. År 2018 hade även pendlingskommunerna A2 i storstadsområdena och de större städerna B3 vunnit ett försprång gentemot övriga kommungrupperna längs vägen mot bilar med låga utsläpp.

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

Kommungrupp	2010	2018	Kommun med lägst CO2- utsläpp	2018
A1. Storstäder	188	146	Stockholm	144
A2. Pendlingskommun nära storstad	193	152	Solna	134
B3. Större stad	194	155	Lund	142
B4. Pendlingskommun nära större stad	195	159	Nykvarn	153
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	195	160	Uddevalla	152
C6. Mindre stad/tätort	195	159	Skövde	151
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	195	161	Gnosjö	155
C8. Landsbygdskommun	197	166	Gislaved	156
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	198	166	Sotenäs	155
RIKET	194	156	Solna	134

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 164 g/km år 2018. Men utsläppen vände uppåt år 2018 från 2017 års bottennotering på 161 g/km. Liksom på personbilssidan är utvecklingen på väg att vända åt fel håll.

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 2018 finner vi i Åsele med 225 g/km, och lägst i Vingåker med 121 g/km. En himmelsvid skillnad!



Lästips

Gröna Bilisters artikel *Stora kommuner leder utvecklingen mot koldioxidsnåla bilar*
www.gronabilister.se/bilkorande-storstad-landsbygd

Gröna Bilisters rapport [Koldioxidutsläpp från fordon i Sveriges kommuner](#)



Bränslet

Adress: <http://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 har ökat snabbt sedan år 2010 i alla landsändar och i alla typer av kommuner. Riksgenomsnittet år 2017 var 19,1 procent. Götaland har kommit längst i omställningen mot fossilfrihet, och Östergötland ligger i topp med 23,8 procent förnybara drivmedel. De utpräglade landsbygdskommunerna och Norrland halkar efter, annars är skillnaderna i förnybar andel ganska små. Noterbart är dock att andelen förnybara drivmedel som levereras till pendlingskommuner nära större städer är lägre än i alla andra kommuntyper. Detta kan möjligtvis bero på att det begränsade antalet tankställen för alternativa drivmedel fokuseras till de större städerna för att maximera kundunderlaget, så att pendlingskommunerna närmast dessa städer blir utan.

Bedömning



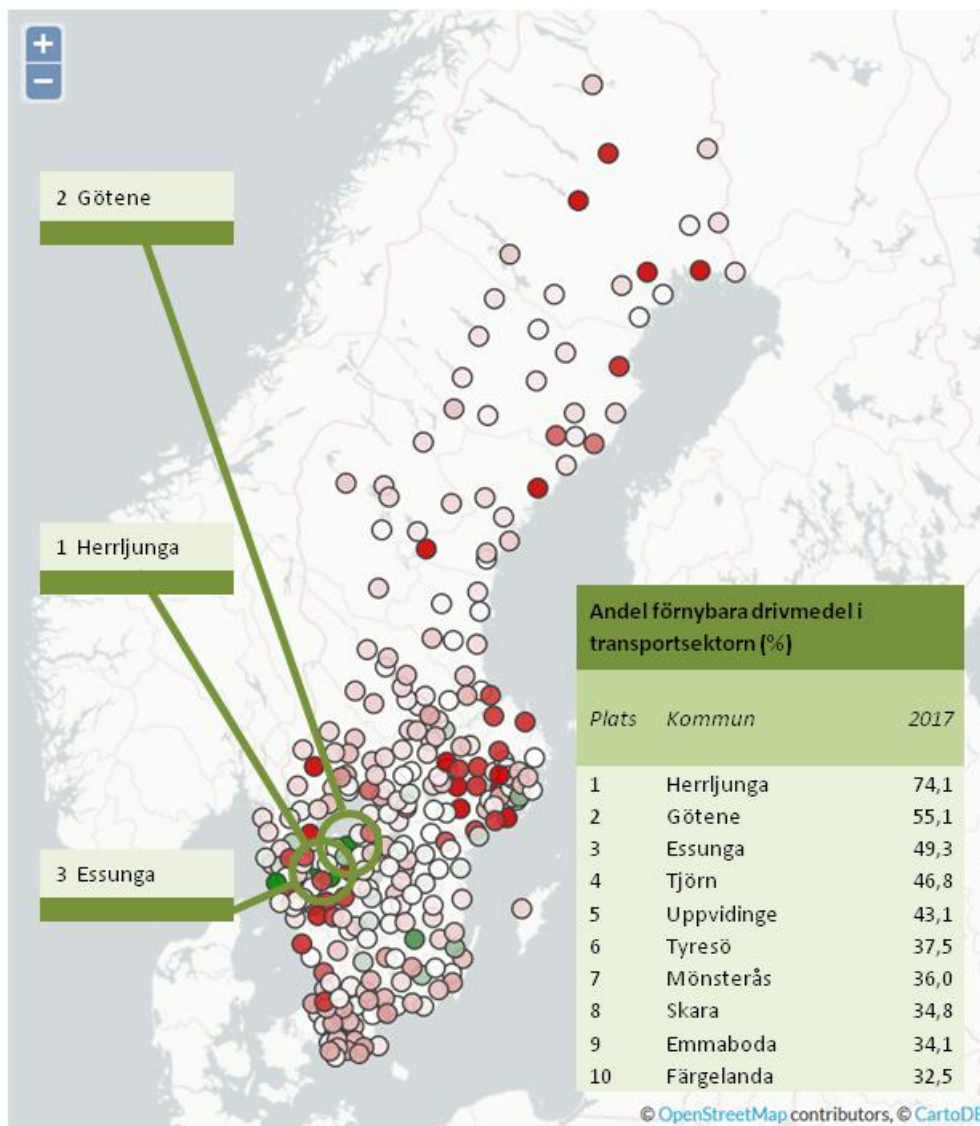
Positiv trend

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. På nationell nivå har den förnybara andelen drivmedel enligt denna statistik stigit snabbt från drygt 5 procent år 2010 till 19,1 procent år 2017. (Se not nedan angående relationen till statistiken som visas i indikator B2A.)

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 levereras till några små kommuner i Götaland. Herrljunga ligger i topp i hela riket med en förnybar andel på drygt 74 procent. Men i samma region finns också kommuner med låg andel förnybart. I Norrland hittar vi inga kommuner där det tankas riktigt

mycket förnybart. Berg och Sundsvall ligger i topp norröver med en förnybar andel på cirka 20 procent, en bit över genomsnittet för hela Sverige på 19,1 procent. I Västmanlands kommuner är den förnybara andelen påfallande låg, mellan 13 och 16 procent.



På länsnivå blir de regionala mönstren när det gäller den förnybara andelen i de levererade drivmedlen tydligare. Dessa andelar visas i tabellen nedan. I topp ligger Östergötland med 23,8 procent, med Jönköping och Västra Götaland på andra och tredje plats med 21,4 respektive 21,2 procent. Kronoberg och Örebro skuggar på fjärde och femte plats. Vi ser alltså att Götaland tagit täten i omställningen till fossilfria transporter.

Norrlandslänen halkar efter, även om enskilda kommuner i norr når upp till en förnybar andel kring 20 procent, som vi noterade ovan.

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn: redovisning per län (procent)				
Län	2010	2017	Kommun med högst förnybar andel	2017
Blekinge	5,6	16,4	Karlshamn	19,5
Dalarna	5,0	16,6	Avesta	31,3
Gotland	4,8	14,1	Gotland	14,1
Gävleborg	4,8	18,0	Hudiksvall	20,3
Halland	5,5	i.u.	Falkenberg	18,9
Jämtland	4,8	17,3	Berg	20,0
Jönköping	5,4	21,4	Vaggeryd	26,8
Kalmar	i.u.	19,0	Mönsterås	36,0
Kronoberg	5,5	20,6	Uppvidinge	43,1
Norrbottn	4,4	15,9	Luleå	17,5
Skåne	5,3	i.u.	Helsingborg	25,7
Stockholm	5,8	19,1	Tyresö	37,5
Södermanland	5,5	17,5	Oxelösund	27,6
Uppsala	5,5	i.u.	Håbo	16,0
Värmland	5,0	16,6	Karlstad	21,0
Västerbotten	5,0	17,3	Malå	17,0
Västernorrland	4,7	16,4	Sundsvall	20,2
Västmanland	5,4	i.u.	Köping	16,4
Västra Götaland	5,4	21,2	Herrljunga	74,1
Örebro	5,1	20,5	Örebro	25,3
Östergötland	5,5	23,8	Valdemarsvik	23,7
RIKET	i.u.	19,1	Herrljunga	74,1

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 (grupp A1) år 2017 endast speglar situationen i Malmö, eftersom data saknas för Göteborg och Stockholm. Den förnybara andelen är ungefär lika stor i alla kommungrupper utom i grupp B4 (pendlingskommuner nära större städer, som t.ex. Uppsala och Jönköping) och grupp C8-C9 (rena landsbygdskommuner).

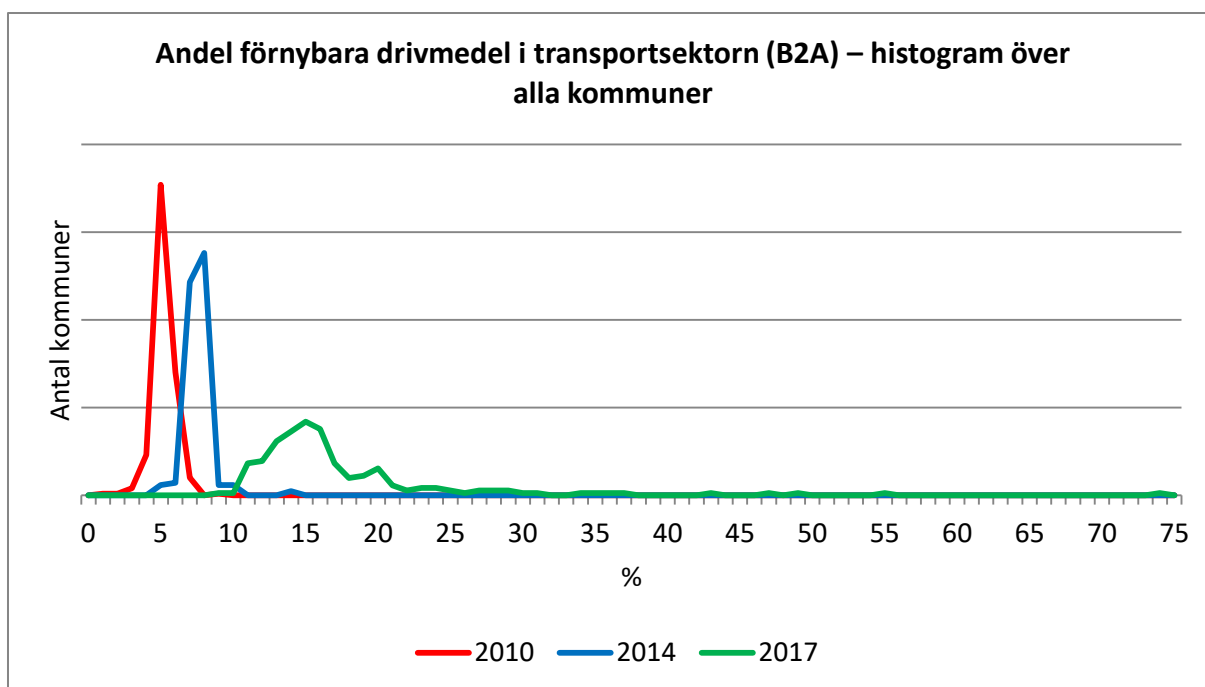
Det är begripligt att den förnybara andelen drivmedel är lägre på den utpräglade landsbygden och i Norrland. Försäljningen av alternativa drivmedel är beroende av att det finns fordon som kan tanka dem, och dessa tenderar att dyka upp först i köpstarka urbana områden. Därför sker de första etableringarna av tankställen här. Med tiden kan de alternativa drivmedlen och motsvarande fordon sprida sig över hela landet. Denna

utveckling var till exempel tydlig för fordonsgasen. Den etablerades först i storstadsområdena i söder, men börjar nu få fotfäste i Norrland.

Mer svårförklarligt är att kommungrupp B4 halkar efter alla andra kommungrupper, inklusive de rena landsbygdskommunerna. Det kan bero på att det begränsade antalet tankställen för alternativa drivmedel fokuseras till de större städerna för att maximera kundunderlaget, så att pendlingskommunerna närmast dessa städer blir utan sådana tankställen.

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn: redovisning per kommungrupp (procent)				
<i>Kommungrupp</i>	<i>2010</i>	<i>2017</i>	<i>Kommun med lägst CO2- utsläpp</i>	<i>2017</i>
A1. Storstäder	5,6	20,3	Malmö	20,3
A2. Pendlingskommun nära storstad	5,9	19,4	Tyresö	37,5
B3. Större stad	5,6	20,6	Helsingborg	25,7
B4. Pendlingskommun nära större stad	5,2	14,5	Åtvidaberg	19,7
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	4,9	19,4	Herrljunga	74,0
C6. Mindre stad/tätort	5,3	18,5	Avesta	31,3
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	5,1	18,8	Götene	55,1
C8. Landsbygdskommun	4,8	15,8	Bengtsfors	22,6
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	5,0	15,0	Sotenäs	23,9
RIKET	i.u.	19,1	Herrljunga	74,1

I de båda tabellerna ovan är det uppenbart att den andelen förnybara drivmedel ökat markant sedan år 2010 i alla län och i alla slags kommuner. Omställningen till fossilfrihet sker på bred front, även om den går olika snabbt på olika håll. Denna framåtrörelse syns tydligt i histogrammen nedan, som visar fördelningen av den förnybara andelen drivmedel som levererats till Sveriges alla 290 kommuner under åren 2010, 2014 respektive 2017. Att fördelningen blir bredare med tiden är naturligt med tanke på den snabba utvecklingen.



Lästips

Gröna Bilisters artikel *Hur mycket drivmedel används i olika delar av landet – och hur mycket är förnybart?* <http://www.gronabilister.se/drivmedelsleveranser-till-kommuner>

Not

För att beräkna det fossila fotavtrycket från nya personbilar i index H2 på kommunal nivå (sidan X) behöver vi veta den förnybara andelen drivmedel de använder. Denna andel redovisas i indikator H2A (sidan X). På grund av de ovan beskrivna tolkningsproblem som uppkommer med de kommunala data som redovisas här utgår vi i H2A istället från den nationella andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken, och tilldelar alla kommuner samma värde. Denna nationella andel drivmedel H2A i vägtrafiken innefattar fordonsgas, vilken saknas i föreliggande indikator B2A. Å andra sidan innefattar B2A el till järnväg, vilken saknas i H2A.

En annan nackdel med att använda föreliggande indikator B2A till ett index H2 som vill vara ett känslspröt mot framtiden är att statistiken över kommunala och regionala drivmedelsleveranser publiceras med mer än ett års fördröjning, varför vi tyvärr inte kan redovisa data för 2018 i denna rapport.

Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken ([B2B](#))

Analys i sammanfattning

Den förnybara andelen av de drivmedel som används i bussar och ej eldrivna tåg har vuxit i snabb och stadig takt från 17 procent år 2010 till 93 procent år 2018. I flera län används i stort sett endast förnybara drivmedel. Det finns län med hög andel förnybara drivmedel i både norra och södra Sverige, men några få län i både norr och söder har halkat efter i omställningen till fossilfri kollektivtrafik.

Bedömning

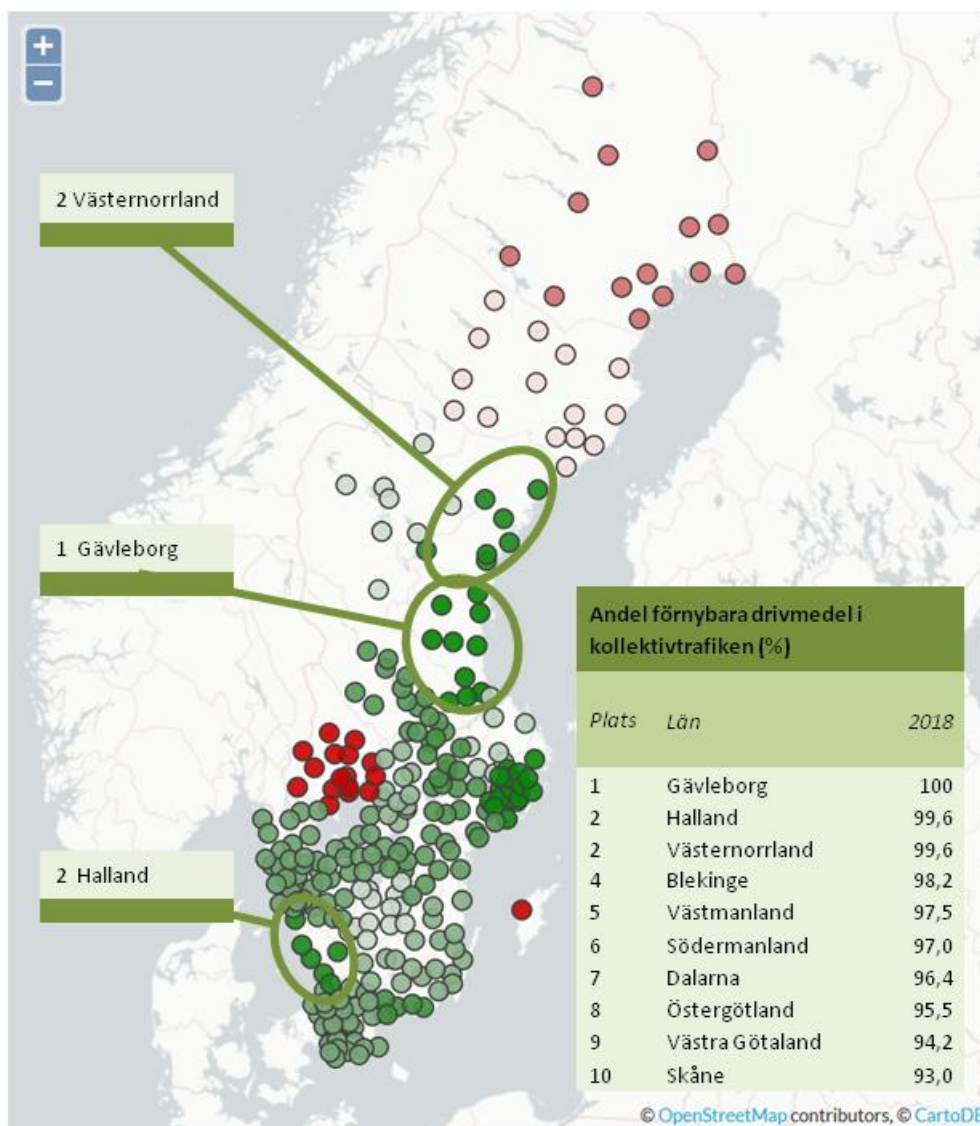


Positiv trend

Denna indikator anger den förnybara andelen av den drivmedelsenergi som tankas i bussar och ej eldrivna tåg. Kommersiella långfärdsbussar ingår ej i statistiken. På länsnivå motsvarar statistiken den förnybara andelen drivmedel som används av respektive länstrafikbolag.

Stora lappkast i val av förnybara drivmedel har skett de senaste åren. 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. Eldrivna bussar är på ingång, men användningen av el i bussar är fortfarande marginell jämfört med användningen av andra drivmedel.

Utvecklingen för riket som helhet och för respektive länstrafikbolag kan följas i [Svensk kollektivtrafiks databas FRIDA](#). 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 hög andel förnybara drivmedel i både norra och södra Sverige, men några få län i både norr och söder har halkat efter i omställningen till fossilfrihet.



Stockholms länstrafik (SL) lämnade samarbetet FRIDA år 2018. Den gröna färg som visas för kommunerna i Stockholms län motsvarar andelen förnybara drivmedel 99,9 procent som användes av SL år 2017.

I tabellen nedan jämförs den förnybara andelen drivmedel i alla län (utom Stockholm) åren 2010 och 2018. Denna andel har ökat påtagligt i alla län, vilket visar att omställningen till fossilfrihet sker på bred front. Farten i omställningen skiljer sig dock mycket åt från län till län. Vissa är redan i mål, medan län som Gotland, Värmland och Norrbotten har lång väg kvar.

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

<i>Län</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>
Blekinge	4,8	98,2
Dalarna	9,3	96,4
Gotland	4,8	16,7
Gävleborg	5,2	100
Halland	24,7	99,6
Jämtland	12,5	76,5
Jönköping	13,3	77,4
Kalmar	53,5	90,7
Kronoberg	5,0	89,1
Norrbottnen	6,2	30,8
Skåne	12,9	93,0
Stockholm	i.u.	i.u.
Södermanland	4,8	97
Uppsala	6,6	81,0
Värmland	0,0	20,8
Västerbotten	5,5	52,7
Västernorrland	4,8	99,6
Västmanland	29,4	97,5
Västra Götaland	17,1	94,2
Örebro	21,5	88,5
Östergötland	31,3	95,5
RIKET	17,4	93,0

Tillgång till alternativa drivmedel ([B2H](#))

Analys i sammanfattning

Det har blivit mycket lättare att hitta påfyllnadsplatser för alternativa drivmedel det senaste decenniet.

Etanol E85 går att tanka på över 1 500 mackar över hela landet. Det finns en E85-mack i 93 procent av de kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkätfråga. Fordonsgas går att tanka på nästan 200 mackar. De är dock ojämnt fördelade, med endast ett tiotal tankställen för gas norr om Dalälven. En gasmack finns i 45 procent av de svarande kommunerna. Antalet mackar som erbjuder ren biodiesel av typerna RME eller HVO till privatpersoner fluktuerar, och Gröna Bilister har inga aktuella, tillförlitliga data. Ren RME går att tanka i 18 procent av de svarande kommunerna och ren HVO i 29 procent av dessa kommuner. Vätgas går endast att tanka på fem orter, motsvarande 2 procent av kommunerna.

Det är glädjande att det snart finns 1 000 stationer för snabbaddning av elbilar, och dessutom knappt 700 stationer med normalsnabb laddning av modern standard. Antalet laddstationer är därmed lika stort som antalet mackar som säljer etanol E85. Däremot är laddstationerna ännu inte lika väl utspridda över landet. Det finns en snabbaddningsstation i 44 procent av de svarande kommunerna och en station för normalsnabb laddning i 72 procent av dessa kommuner. Den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur bör fokusera på att täppa till luckorna på Sverigekartan.

Bedömning



Positiv trend

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

Gröna Bilister har tyvärr inte resurser att genomföra egna efterforskningar för att ta reda på detta, utan måste förlita sig på enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs en gång om året, senast hösten 2018. På grund av dålig 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 cirka 175 kommuner, där antalet svar varierar något beroende på drivmedel.

Av detta skäl ska de data som redovisas här endast användas till övergripande analyser, som ungefärlig andel kommuner som erbjuder en viss typ av drivmedel, eller tillgängligheten av detta drivmedel i olika delar av landet.

För att ta fram trender över tid när det gäller tillgången till alternativa drivmedel måste vi förlita oss på motsvarande [data på nationell nivå](#). Här finns mer tillförlitliga uppgifter.

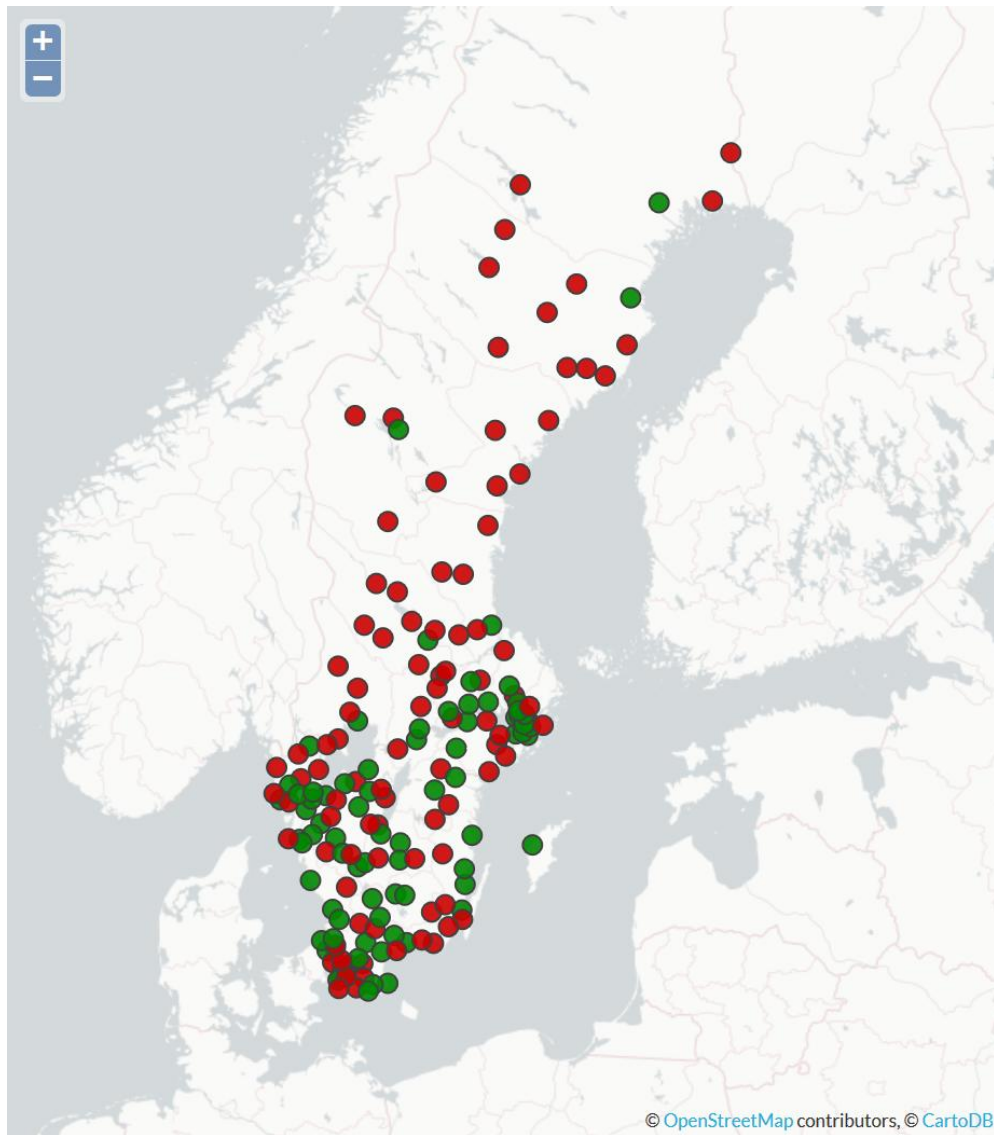
[Etanol E85](#) går att tanka på över 1 500 mackar. Antalet steg fram till år 2015, men har sedan dess minskar marginellt. [Fordonsgas](#) går att tanka på nästan 200 mackar, vilket är mer än en fördubbling under den senaste tioårsperioden. Antalet mackar som erbjuder ren biodiesel av typerna [RME eller HVO](#) till privatpersoner fluktuerar, och Gröna Bilister har inga aktuella, tillförlitliga data.

Det är glädjande att det år 2018 finns 1 000 stationer för [snabbladdning](#) av elbilar, och dessutom knappt 700 stationer med [normalsnabb laddning](#) av modern standard. År 2012 fanns det endast några enstaka stationer av detta slag. Det sammanlagda antalet laddstationer är nu lika stort som antalet mackar som säljer etanol E85. Om några år kan det vara lika stort som antalet bensinmackar – drygt 2 500 stycken.

Det går att tanka etanol E85 i 93 procent av de kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkätfråga, och de är jämnt fördelade över hela landet. Gasmackar finns i 45 procent av de svarande kommunerna. De är dock ojämnt fördelade, med endast ett tiotal tankställen för gas norr om Dalälven. Ren RME går att tanka i 18 procent av de svarande kommunerna och ren HVO i 29 procent av dessa kommuner. Få kommuner i norra Sverige erbjuder tankning av RME. Vätgas går endast att tanka på fem orter, motsvarande 2 procent av kommunerna.

De många laddstationerna är fortfarande ojämnt utspridda över landet. Det finns en snabbladdningsstation i 44 procent av de svarande kommunerna och en station för normalsnabb laddning i 72 procent av dessa kommuner. Den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur bör fokusera på att täppa till luckorna på Sverigekartan. På grund av att några enkätsvar har ett par år på nacken är dock situationen förmodligen redan bättre än vad Gröna Bilisters data ger vid handen. Den ojämna fördelningen av laddstationer i landet situationen är förhoppningsvis redan på väg att jämnas ut.

Nedan visas en [heat map](#) över tillgången till fordonsgas i de kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät. En kommun med gasmack markeras i grönt, och en kommun utan gasmack i rött. Den ojämna fördelningen mellan norr och söder framgår klart. Motsvarande heat maps för övriga alternativa drivmedel kan ses på [sajten med kommunala 2030-indikatorer](#).





Beteendet

Adress: <http://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 160 kommunala resvaneundersökningar ser Gröna Bilister 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 68 procent av resorna i Jönköping ska 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 57 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.

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. Vi jämför resultaten från de senaste undersökningarna, genomförda mellan åren 2012 och 2017. 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 färdstätt, eftersom denna fördelning redovisas i nästan alla resvaneundersökningar. Detta val av mått gör det därmed möjligt att jämföra så många kommuner som möjligt.

Den *andel resor* med bil, kollektivtrafik, samt gång och cykel som redovisas här är nära besläktad med den *andel av vår resesträcka* som sker med dessa färdstätt. På nationell nivå jämförs dessa två relaterade mått i indikator [B3G när det gäller bilåkande](#), [B3C när det gäller resande med kollektivtrafik](#), samt [B3B när det gäller gång och cykel](#). Bilåkandets

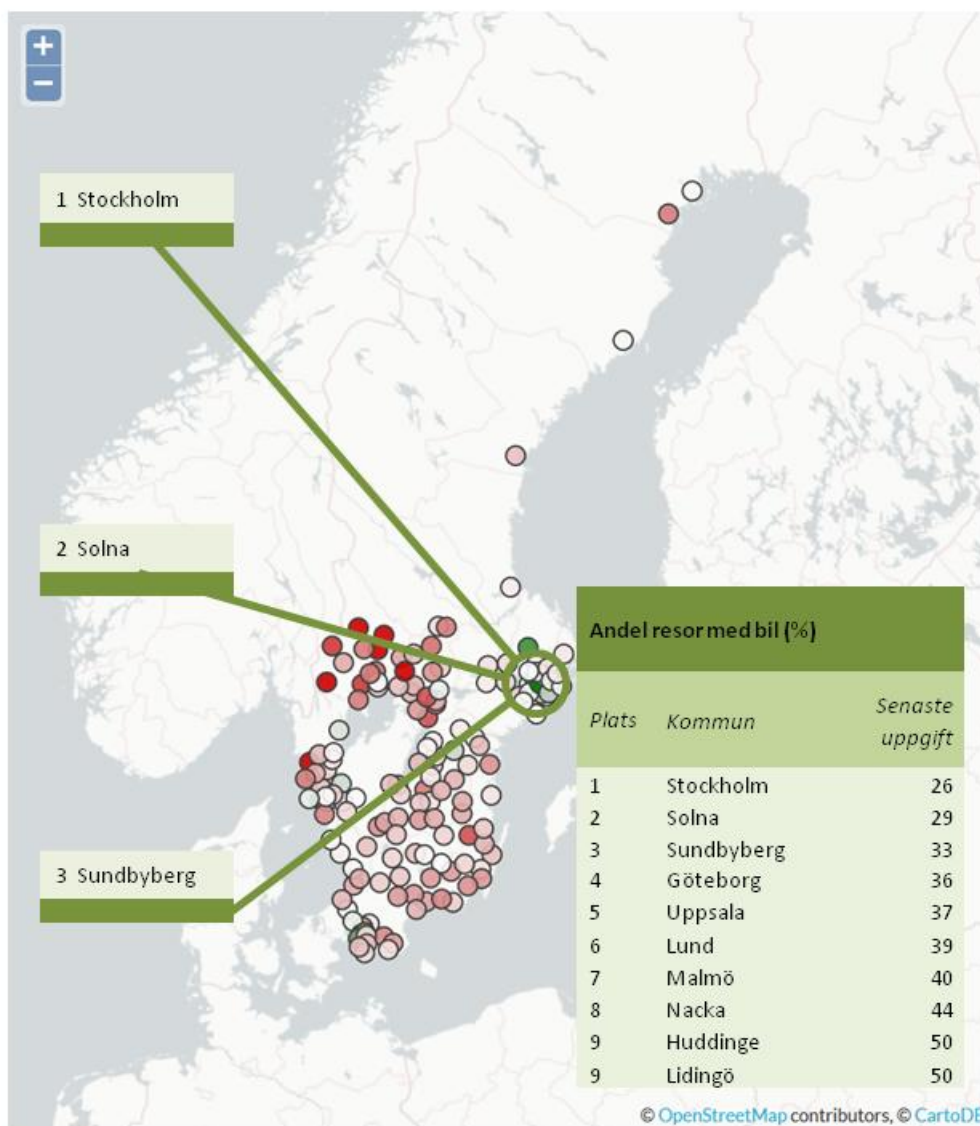
marknadsandel har varit oförändrad i mer än tio år, både räknat i andel resor och andel resesträcka. Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat något. Resesträckan med gång och cykel har hållit sig konstant under en följd av år, medan andelen resor med dessa färd sätt minskat något. Detta kan tolkas som att vi går och cyklar alltmer sällan, men att varje enskild promenad eller cykeltur blir längre.

Den genomsnittliga körsträckan per capita redovisas på kommunal nivå i indikator H2C ovan (sidan X). Denna körsträcka har varit i stort sett densamma under en längre tid, och bekräftar bilden att vårt bilberoende tycks gjutet i betong.

Detta är illavarslande, eftersom Trafikverket och de flesta forskare är överens om att bilismen måste minska om vi ska nå transportsektorns klimatmål, i synnerhet i storstadsområdena. Det hopp som väcks av att vi gör allt större andel av våra resor med kollektivtrafik släcks av att andelen resor med gång och cykel minskar i motsvarande mån. Därmed kan bilismen ännu så länge försvara sin plats.

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 däremellan. Som synes är de flesta av de 160 kommuner som Gröna Bilister samlat resvaneundersökningar från belägna i södra Sverige och längs Norrlandskusten.

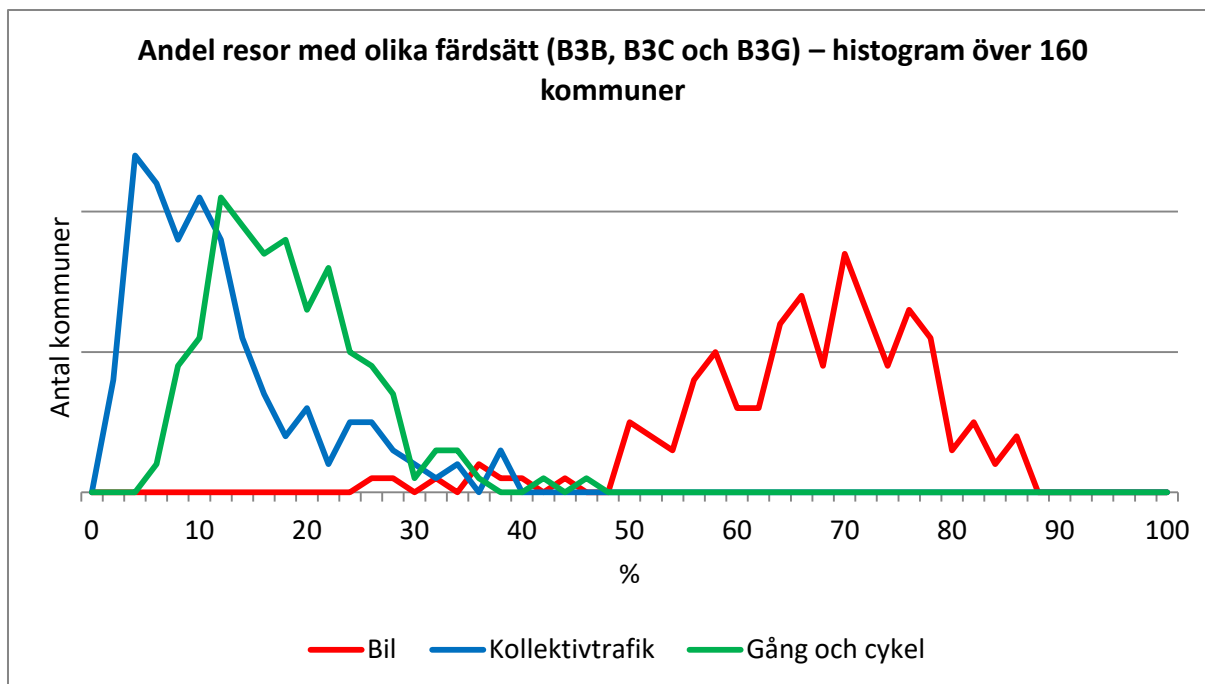
Föga förvånande dominerar tio-i-topplistan av kommuner med en låg andel bilresor av kommuner i Stockholmsområdet, där avstånden är små och kollektivtrafiken väl utbyggd. De andra två storstäderna Göteborg och Malmö platsar också på listan, liksom studentstäderna Lund och Uppsala, där en stor andel av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



Vårt bilberoende gestaltas väl i histogrammet nedan. För vart och ett av de tre färdssätten visas på y-axeln antalet kommuner för vilka den procentuella andelen av antalet resor som sker med detta färdssätt 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 de trefärdssätten överlappar knappt alls. Det innebär att endast i ett mycket litet antal kommuner är antalet resor med kollektivtrafik respektive gång eller cykel lika stort som antalet bilresor. Endast i Solna, Stockholm och Sundbyberg är andelen kollektivtrafikresor högre än andelen bilresor. Bara i Lund, Stockholm och Uppsala är andelen gång- eller cykelresor högre än andelen bilresor.



Det framgår tydligt i både heat map och histogram att resvanorna ser mycket olika ut i olika kommuner. Det beror huvudsakligen 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 SKL: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	32	34	32
A2. Pendlingskommun nära storstad	18	57	24	15
B3. Större stad	24	57	12	29
B4. Pendlingskommun nära större stad	8	69	11	18
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	6	70	9	20
C6. Mindre stad/tätort	13	68	8	22
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	6	74	7	18
C8. Landsbygdskommun	5	76	5	18
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	1	75	6	17
RIKET	100	54	15	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 allt mer tynande 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 sker cirka 20 procent av resorna med cykel, att jämföra med cirka 10 procent i Göteborg och Stockholm. Tyvärr ser det dock ut som att Malmöborna tar cykeln istället för att hoppa på bussen. Kollektivtrafikens marknadsandel i Malmö är lägre än i Göteborg och Stockholm, och bilismens marknadsandel är större.

Uppsala och Lund sticker ut bland de mellanstora städerna (kommungrupp B3). Där är andelen resor i bil endast 37 respektive 39 procent, att jämföra med Linköping på tredjeplatsen med 50 procent. Jönköping har högst andel resor i bil i denna kommungrupp med 68 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 Sundbyberg med 33 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 (57 procent).

Det finns betydande skillnader även mellan pendlingskommunerna till de mellanstora städerna (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 ökar](#). Resandet med Värmlandstrafik [har stagnerat](#) och börjar till och med minska. 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			
<i>Kommungrupp</i>	<i>Senaste uppgift</i>	<i>Kommun med lägst andel bilresor</i>	<i>Senaste uppgift</i>
A1. Storstäder	32	Stockholm	26
A2. Pendlingskommun nära storstad	57	Solna	29
B3. Större stad	57	Uppsala	37
B4. Pendlingskommun nära större stad	69	Landskrona	57
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	70	Finspång	64
C6. Mindre stad/tätort	68	Varberg	61
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	74	Mellerud	53
C8. Landsbygdskommun	76	Ludvika	67
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	75	Borgholm	71
RIKET	54	Stockholm	26

För 68 kommuner har Gröna Bilister uppgifter både om invånarnas [arbetspendling](#) och om deras [sammanlagda resande](#). I detta urval kommuner skiljer sig inte resevanorna vid pendlingen nämnvärt från resandet som helhet. Andelen pendlingsresor med kollektivtrafik är i medeltal ett par procentenheter större, på bilåkandets bekostnad.

Gröna Bilister 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. Här sker också mer än hälften av allt bilkörande, vilket analyseras under indikator H2C (sidan X).

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Resvaneundersökningar i 160 kommuner visar var bilberoendet kan brytas* <http://www.gronabilister.se/resvaneundersokningar-fran-160-kommuner-visar-var-bilberoendet-kan-brytas>

Gröna Bilisters artikel *Tar vi bussen om bussen inte tar sig till oss?* <http://www.gronabilister.se/tar-vi-bussen-om-bussen-inte-tar-sig-till-oss>

Bilpooler ([B3H](#))

Analys i sammanfattning

Antalet bilpoolsbilar i Sverige växer i stadig takt, och antalet bilpoolsanvändare och bokningar accelererar. Andelen av Sveriges befolkning som använde bilpool år 2018 var cirka 1 procent, motsvarande cirka 1,5 procent av antalet svenskar med körkort. Det finns en bilpool öppen för allmänheten i 23 procent av de 175 kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät. Nästan alla 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.

Bedömning

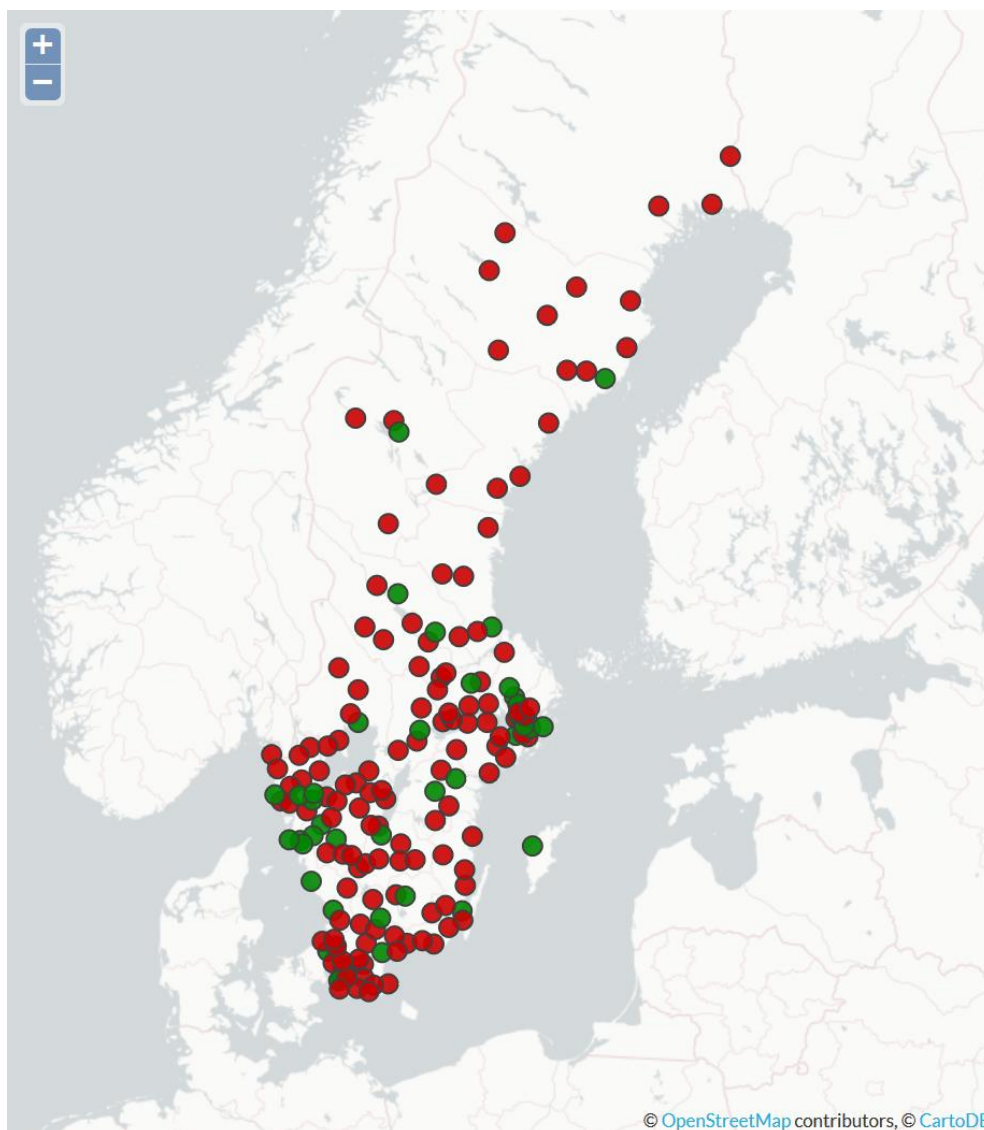


Positiv trend

Denna indikator visar om det finns minst en bilpool öppen för allmänheten i en viss kommun. Gröna Bilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs en gång om året, senast hösten 2018. På grund av dålig 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 cirka 175 kommuner som inkommit under perioden 2014-2018.

När det gäller trender över tid måste vi därför förlita oss på motsvarande [data på nationell nivå](#). Här finns mer tillförlitliga uppgifter, även om också dessa data är bristfälliga. [Antalet bilpoolsbilar](#) i Sverige växer i stadig takt, och [antalet bilpoolsanvändare](#) och [bokningar](#) accelererar. 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 175 svarande kommunerna anger 23 procent 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 rött. Den ojämna fördelningen av bilpooler mellan norr och söder framgår tydligt i kartan. Gäve och Östersund enda kommunerna norr om Dalälven med där Gröna Bilister fått information om att det finns en publik bilpool.



I tabellen nedan visas andelen kommuner i varje kommungrupp (enligt [SKL:s indelning](#)) där det finns minst en bilpool öppen för allmänheten. Denna andel beräknas genom att dividera det antal kommuner i en given kommungrupp som vid sina senaste svar på Gröna Bilisters enkät uppgivit att det fanns en sådan bilpool, dividerat med antalet kommuner i denna grupp som någon gång svarat på Gröna Bilisters enkät.

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. Värt att notera är att det enligt Gröna Bilisters uppgifter inte finns bilpool i en enda landsbygdskommun (kommungrupp C8).

Procentuell andel av svarande kommuner med publik bilpool

<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	100
A2. Pendlingskommun nära storstad	33
B3. Större stad	81
B4. Pendlingskommun nära större stad	5
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	11
C6. Mindre stad/tätort	25
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	3
C8. Landsbygdskommun	0
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	22
RIKET	23

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 2018 fanns 2,3 meter. 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 går inte att se något signifikant linjärt samband mellan hur mycket cykelväg per capita som finns i kommunen och hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar. Däremot är det tydligt att de kommuner som har allra mest cykelväg per capita också har nöjda invånare. Att bygga riktigt många cykelvägar verkar alltså vara ett tillräckligt men inte ett nödvändigt villkor för att göra sina invånare nöjda, och därmed öka chansen att de tar cykeln istället för bilen.

Bedömning

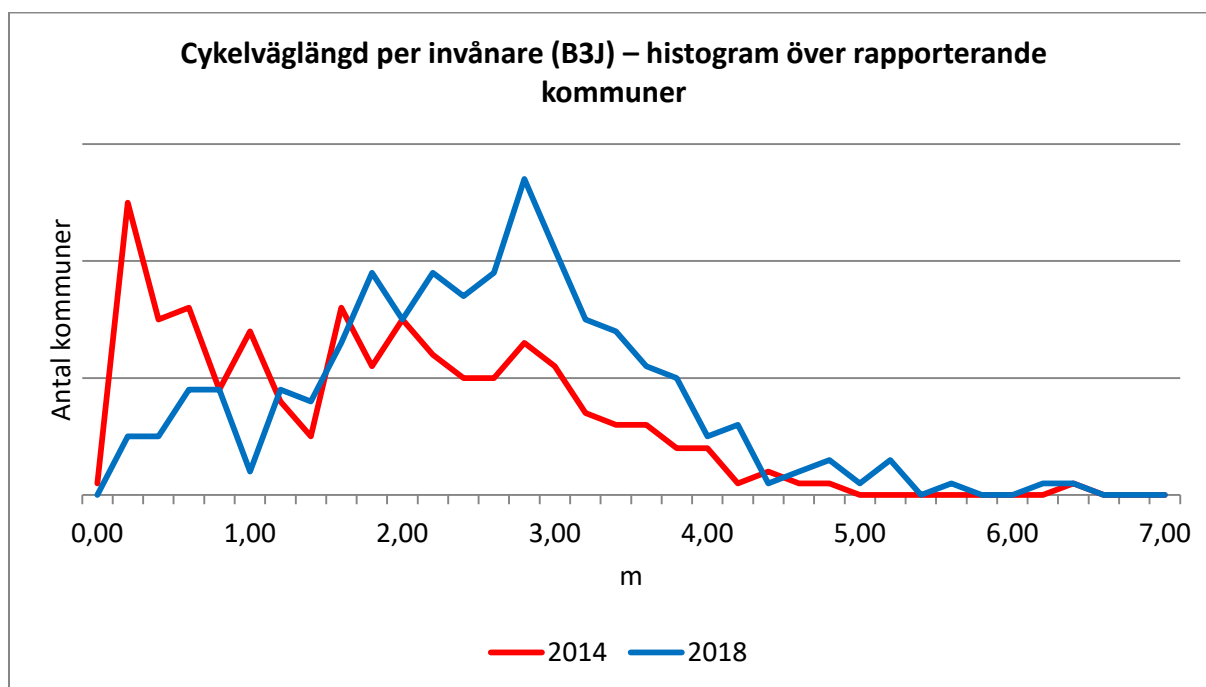


Positiv trend

Denna indikator visar antalet meter cykelväg per kommuninvånare. Sedan några år är alla kommuner skyldiga att rapportera längden på kommunens egna cykelvägar till Nationella vägdatatabasen (NVDB), men riktigt alla har ännu inte gjort det. I databasen anges också längd statlig och enskild cykelväg uppdelad per kommun. Gröna Bilister 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.

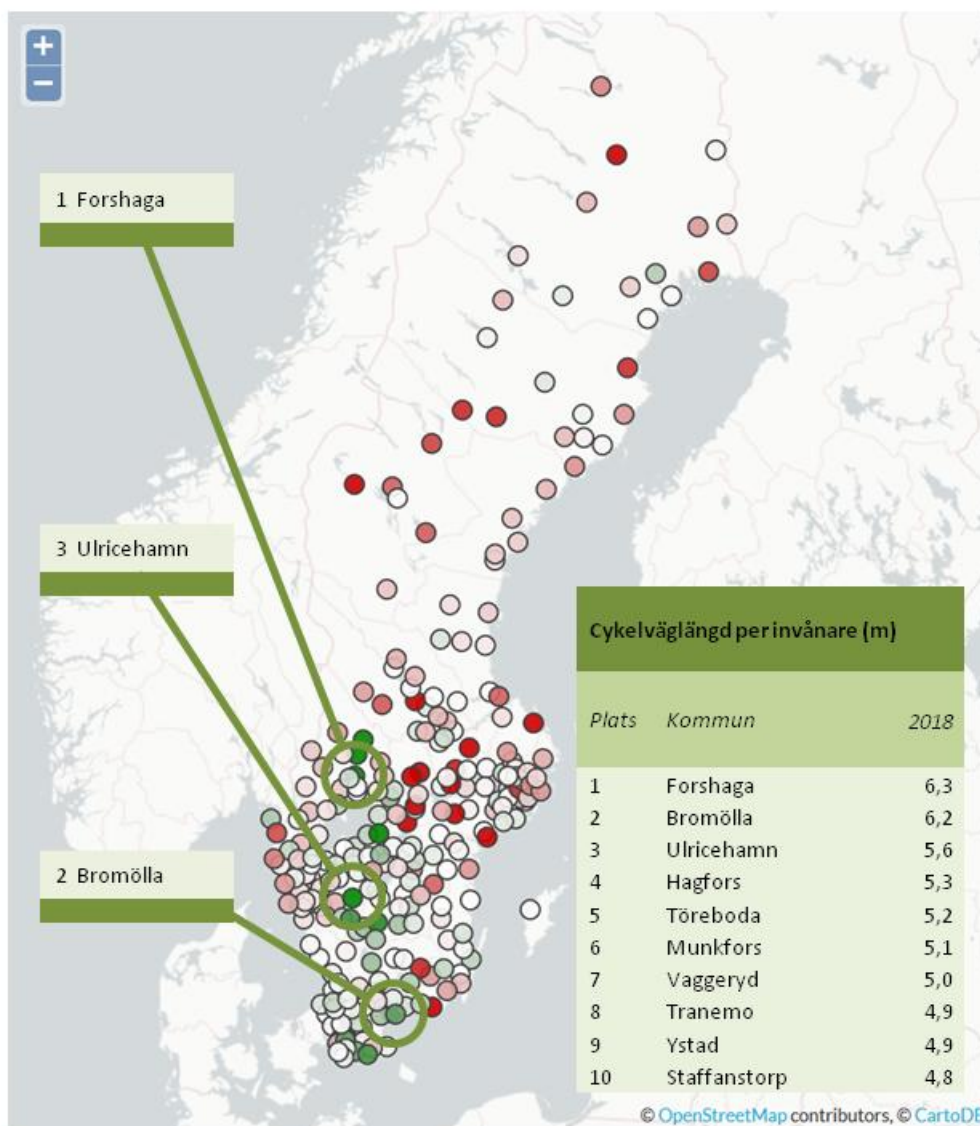
Det kan fortfarande finnas problem med rutiner och avgränsningar i kommunernas rapportering av sina cykelvägar. Ett tecken på detta är att längden rapporterad cykelväg ibland ser ut att öka onaturligt mycket från ett år till nästa. Vi måste därför vara försiktiga i tolkningen av dessa uppgifter.

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 Bilisters tolkning av datamaterialet är att det sker en verklig förbättring av cykelvägnätet, vid sidan av den förbättrade rapporteringen. [I riket som helhet](#) fanns 2,3 meter cykelväg per capita enligt NVDB den siste december 2018, att jämför med 2,0 meter cykelväg per capita fyra år tidigare.

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 mittemellan. I topp finner vi [Forshaga](#) i Värmland med 6,3 meter cykelväg per invånare, skuggad av [Bromölla](#) i Skåne med 6,2 meter. [Ulricehamn](#) försvarar tredjeplatsen med 5,6 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	2018	Kommun med lägst utsläpp	2018
A1. Storstäder	1,15	1,31	Malmö	1,60
A2. Pendlingskommun nära storstad	2,39	2,29	Staffanstorps	4,75
B3. Större stad	2,07	2,51	Borlänge	3,38
B4. Pendlingskommun nära större stad	1,91	2,59	Forshaga	6,33
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	1,30	2,60	Ulricehamn	5,55
C6. Mindre stad/tätort	1,97	2,60	Ystad	4,85
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	1,92	2,89	Bromölla	6,19
C8. Landsbygdskommun	1,18	2,41	Hagfors	5,30
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	1,35	2,15	Strömstad	4,07
RIKET	1,99	2,28	Forshaga	6,33

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 Stockholmare, enligt de resvaneundersökningar som beskrivs på sidan X och framåt.

Bland de större städerna (kommungrupp B3) kan [Borlänge](#) skryta med 3,4 meter cykelväg per capita, [Linköping](#) med 3,3 meter och [Lund](#) med 3,2 meter. Hoppet är stort ned till [Uppsala](#) med 1,2 meter cykelväg per invånare.

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	2018	Kommun med mest cykelväg	2018
Blekinge	1,54	2,39	Sölvesborg	4,67
Dalarna	2,13	2,54	Ludvika	3,48
Gotland	2,86	2,88	Gotland	2,88
Gävleborg	2,17	2,49	Ovanåker	3,44
Halland	2,35	2,50	Laholm	3,03
Jämtland	0,19	1,89	Östersund	2,78
Jönköping	2,00	3,15	Vaggeryd	4,96
Kalmar	2,35	2,79	Borgholm	3,85
Kronoberg	1,91	3,08	Ljungby	4,24
Norrbottnen	0,84	2,39	Boden	3,99
Skåne	2,91	2,90	Bromölla	6,19
Stockholm	1,64	1,68	Upplands Väsby	3,71
Södermanland	1,65	2,01	Trosa	3,27
Uppsala	1,20	1,62	Håbo	3,57
Värmland	1,64	2,86	Forshaga	6,33
Västerbotten	0,44	1,99	Lycksele	3,37
Västernorrland	1,61	1,99	Sundsvall	2,21
Västmanland	2,42	2,52	Norberg	3,58
Västra Götaland	1,50	2,18	Ulricehamn	5,55
Örebro	1,53	1,96	Degerfors	4,28
Östergötland	1,87	2,75	Mjölby	3,62
RIKET	1,99	2,28	Forshaga	6,33

Bland kommunerna i norra Sverige ligger [Boden](#) mycket bra till med 4,0 meter cykelväg per person och [Arvidsjaur](#) med 3,3 meter. Invånarna i Boden och Arvidsjaur är också nöjda med sina gång- och cykelvägar (sidan X). Bland de större städerna i norr ligger [Östersund](#) och [Umeå](#) bra till med 2,8 respektive 2,6 meter cykelväg per capita.

Det går inte att se något signifikant linjärt samband mellan hur mycket cykelväg per capita som finns i kommunen och hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar (sidan X). Däremot är det tydligt att de kommuner som har allra mest cykelväg per capita också har nöjda invånare. Att bygga riktigt många cykelvägar verkar alltså vara ett tillräckligt men inte ett nödvändigt villkor för att göra sina invånare nöjda, och därmed öka chansen att de tar cykeln istället för bilen.

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Klungan har spruckit upp i kommunernas cykellopp*

<http://www.gronabilister.se/klungan-har-spruckit-upp-i-kommunernas-cykellopp>

Gröna Bilisters artikel *Arvidsjaur i topp när det gäller att satsa på gång- och cykelvägar*

<http://www.gronabilister.se/arvidsjaur-i-topp-nar-det-galler-att-satsa-pa-gang-och-cykelvagar>

Gröna Bilisters artikel *Cykelstaden Västerås lever upp till sitt namn – och hela Västmanland*

trampar på <http://www.gronabilister.se/cykelstaden-vasteras-lever-upp-till-sitt-namn-och-hela-vastmanland-trampar-pa>

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.

Det går inte att se något signifikant linjärt samband mellan hur mycket cykelväg per capita som finns i kommunen och hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar. Däremot är det tydligt att de kommuner som har allra mest cykelväg per capita också har nöjda invånare. Att bygga riktigt många cykelvägar verkar alltså vara ett tillräckligt men inte ett nödvändigt villkor för att göra sina invånare nöjda, och därmed öka chansen att de tar cykeln istället för bilen.

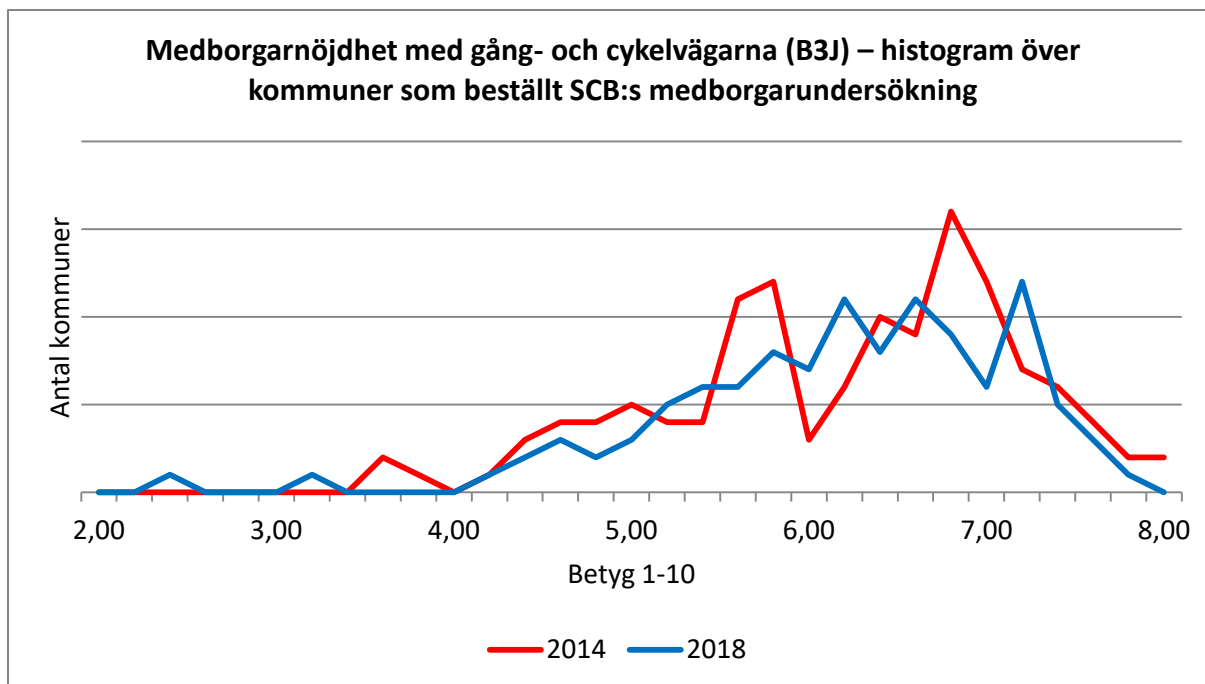
Bedömning



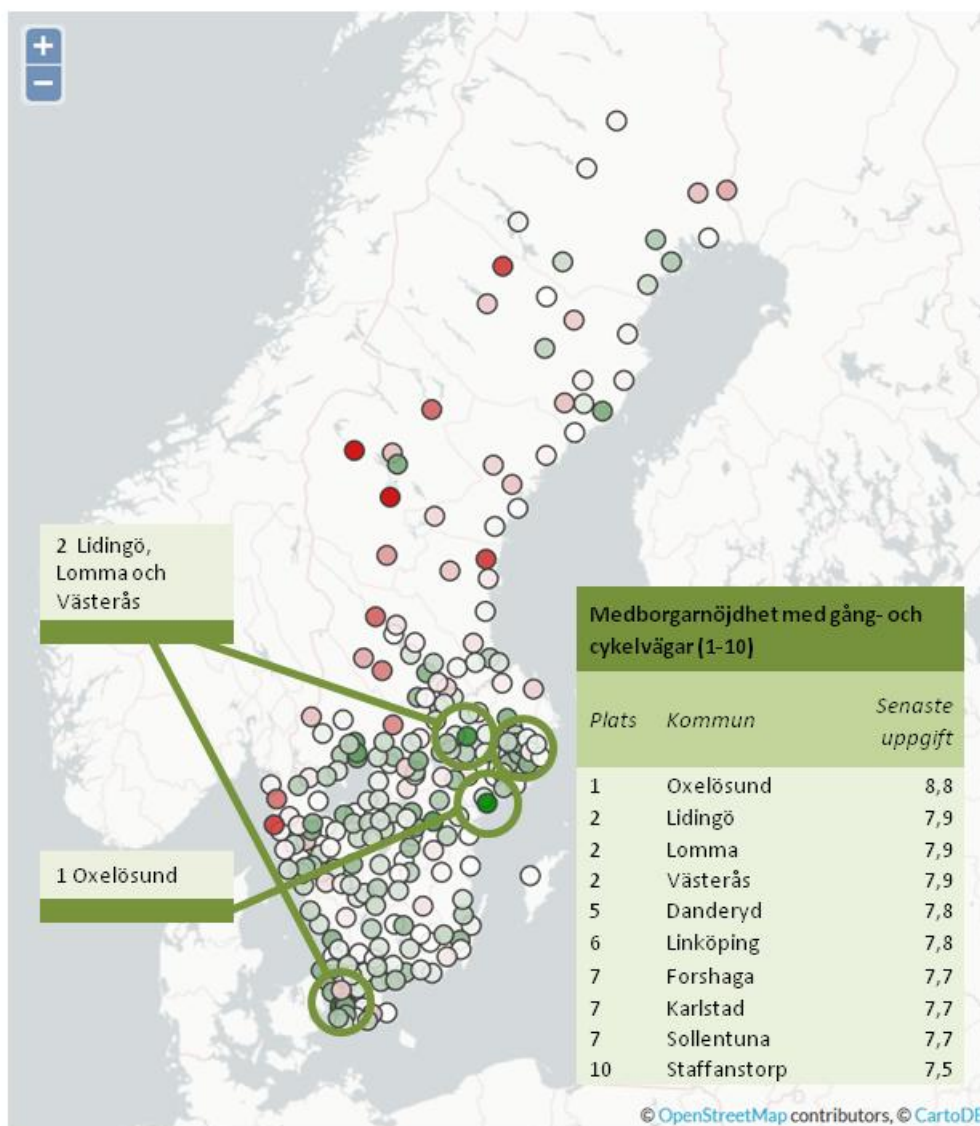
Ingen tydlig trend

Varje vår och höst ges Sveriges kommuner möjlighet att beställa SCB:s medborgarundersökning, där kommuninvånarna får betygsätta sina gång- och cykelvägar på en skala mellan ett och tio. Medelbetyget för alla kommuner år 2018 var 6,2. 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.

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



I nedanstående [heat map](#) visas kommuner med nöjda invånare i grönt och kommuner med missnöjda invånare i rött, med vitt mittemellan. Invånarna i [Oxelösund](#) är överlägset nöjdst. De gav sina gång- och cykelvägar betyget 8,8 vid den senaste undersökningen. På delad andra plats följer [Lidingö](#), [Lomma](#) och [Västerås](#) med betyget 7,9. Mest missnöjda är invånarna i [Åre](#) kommun. De gav endast sina gång- och cykelvägar betyget 2,5.



Olika typer av kommuner har olika förutsättningar. Därför redovisar Gröna Bilister också resultaten sorterade efter [SKL: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.

Cirka 120 kommuner genomför medborgarundersökningar varje år. För att få bättre statistiskt underlag till medborgarnöjdheten i olika kommuntyper samlas resultaten från den senaste undersökningen i varje kommun, snarare än resultaten från det senaste året. På vis kan vi låta hela 253 kommuner bidra till genomsnitten för varje kommungrupp, motsvarande alla kommuner som genomfört en medborgarundersökning sedan år 2012.

Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna: redovisning per kommungrupp (1-10)

Kommungrupp	Senaste uppgift	Kommun med nöjdast invånare	Senaste uppgift
A1. Storstäder	6,80	Göteborg	6,8
A2. Pendlingskommun nära storstad	6,75	Lomma	7,5
B3. Större stad	7,10	Västerås	7,9
B4. Pendlingskommun nära större stad	6,14	Forshaga	7,7
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	5,97	Motala	7,3
C6. Mindre stad/tätort	6,35	Kalmar	7,3
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	6,03	Oxelösund	8,8
C8. Landsbygdskommun	5,44	Ludvika	7,2
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	4,64	Leksand	6,3
RIKET	6,24	Oxelösund	8,8

Skillnaderna är stora även mellan kommuner av samma typ. Bland de större städerna (kommungrupp B3) får [Västerås](#) betyget 7,9 medan närbelägna [Södertälje](#) endast får betyget 5,6. Bland de mindre städerna (kommungrupp C6) får [Kalmar](#) betyget 7,3 medan [Hudiksvall](#) endast får betyget 5,0. Bland landsbygdskommunerna är [Ludvika](#) bäst med betyget 7,2 och [Sorsele](#) sämst med betyget 3,1. Det är uppenbart att det går att göra medborgarna nöjda med gång- och cykelvägarna i alla typer av kommuner.

Fördomen att inga landsbygdskommuner i Norrland bryr sig om cykling kommer också på skam. Invånarna i Arvidsjaur är lika nöjda med sina gång- och cykelvägar som invånarna i grannkommunen Sorsele är missnöjda, även om [betyget för Arvidsjaur](#) i den senaste medborgarundersökningen sjönk något från toppnoteringen 7,0 år 2016. Med betyget 6,9 år 2018 är invånarna i [Boden](#) är mer nöjda än invånarna i [Göteborg](#). I tabellen nedan visas en länsvis redovisning av den senast uppmätta medborgarnöjdheten. Det går inte att se någon uppenbar skillnad mellan norrlandslänen och länen i söder.

Medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna: redovisning per län (1-10)

Län	Senaste uppgift	Kommun med nöjdast invånare	Senaste uppgift
Blekinge	6,31	Karlshamn	7,0
Dalarna	6,10	Borlänge	7,4
Gotland	5,60	Gotland	5,6
Gävleborg	5,91	Gävle	6,9
Halland	6,70	Halmstad	7,4
Jämtland	5,61	Östersund	7,5
Jönköping	6,32	Tranås	7,0
Kalmar	6,31	Kalmar	7,3
Kronoberg	6,53	Växjö	7,1
Norrbottn	6,37	Boden	6,9
Skåne	6,65	Lomma	7,9
Stockholm	6,77	Lidingö	7,9
Södermanland	6,52	Oxelösund	8,8
Uppsala	6,69	Uppsala	7,4
Värmland	6,90	Forshaga och Karlstad	7,7
Västerbotten	6,56	Umeå	7,5
Västernorrland	5,33	Sundsvall	5,7
Västmanland	7,36	Västerås	7,9
Västra Götaland	6,42	Trollhättan	7,4
Örebro	6,72	Örebro	7,4
Östergötland	7,29	Linköping	7,8
RIKET	6,24	Oxelösund	8,8

Alla nöjdast med gång- och cykelvägarna är invånarna i Västmanland, och i topp bland kommunerna i Västmanland är den klassiska cykelstaden Västerås.

Västerås framhåller betydelsen av det långsiktiga arbetet när det gäller att främja cykling. Staden planerades väl för cykeltrafik redan på 60- och 70-talen. I Västerås handlingsplan för att främja gång och cykel läser vi:

”Cykelvägnätet är planerat efter en ’Västeråsmodell’ vilket i huvudsak innebär dubbelriktade gång- och cykelbanor utan separering. Stora delar av gång- och cykelvägnätet är helt separerat från motorfordonstrafik. Detta har lett till en god yttäckning och med över 200 planskilda passager (varav 150 exklusivt för gående och cyklister) erbjuder cykelvägnätet också hög säkerhet.”

Det går inte att se något signifikant linjärt samband mellan hur mycket cykelväg per capita som finns i kommunen och hur nöjda invånarna är med sina gång- och cykelvägar. Detta visar att kvalitet och kvantitet är 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.

Det är dock tydligt att de kommuner som har allra mest cykelväg per capita också har nöjda invånare. Att bygga riktigt många cykelvägar verkar alltså vara ett tillräckligt men inte ett nödvändigt villkor för att göra sina invånare nöjda, och därmed öka chansen att de tar cykeln istället för bilen. Bland de tio kommuner som har allra mest cykelväg per capita är invånarna mer nöjda än medianen i alla kommuner där en medborgarundersökning genomförts. Bland de tjugo kommuner som har längst sträcka cykelväg per capita är invånarna mer nöjda än medianen i alla kommuner utom en där en medborgarundersökning genomförts.

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Klungan har spruckit upp i kommunernas cykellopp*

<http://www.gronabilister.se/klungan-har-spruckit-upp-i-kommunernas-cykellopp>

Gröna Bilisters artikel *Arvidsjaur i topp när det gäller att satsa på gång- och cykelvägar*

<http://www.gronabilister.se/arvidsjaur-i-topp-nar-det-galler-att-satsa-pa-gang-och-cykelvagar>

Gröna Bilisters artikel *Cykelstaden Västerås lever upp till sitt namn – och hela Västmanland trampar på*

<http://www.gronabilister.se/cykelstaden-vasteras-lever-upp-till-sitt-namn-och-hela-vastmanland-trampar-pa>

Utbud av kollektivtrafik (B3K)

Analys i sammanfattning

Utbudet av kollektivtrafik ökar långsamt i Sverige. År 2014 bodde 79 procent av befolkningen närmare än 500 m från en kollektivtrafikhållplats. År 2017 var denna andel 80 procent. År 2010 körde alla kollektivtrafikfordon tillsammans 79 km per capita. År 2018 var den sammanlagda körsträckan 86 km per capita.

Andelen boende i kollektivtrafikhållplatsnära 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 2017 har andelen invånare med mindre än 500 m till närmaste hållplats i de rena landsbygdskommunerna ökat med hela 3 procentenheter, från 49 till 52 procent.

Kollektivtrafikfordonens körsträcka per capita är störst i Svealandslänen Stockholm, Uppsala och Södermanland. Utbudet av kollektivtrafik i norra Sverige står sig väl jämfört med övriga delar av landet: Västerbotten och Jämtland hamnar på fjärde respektive femte plats bland Sveriges 21 län när det gäller körsträcka. Det är stor skillnad mellan olika länstrafikbolag när det gäller hur mycket de satsar på att öka utbudet. De bolag som ökar utbudet av kollektivtrafik belönas oftast med ökat resande. I Halland har till exempel körsträckan per capita hos alla kollektivtrafikfordon ökat med 59 procent och resesträckan med 66 procent från år 2010 till år 2018.

Bedömning

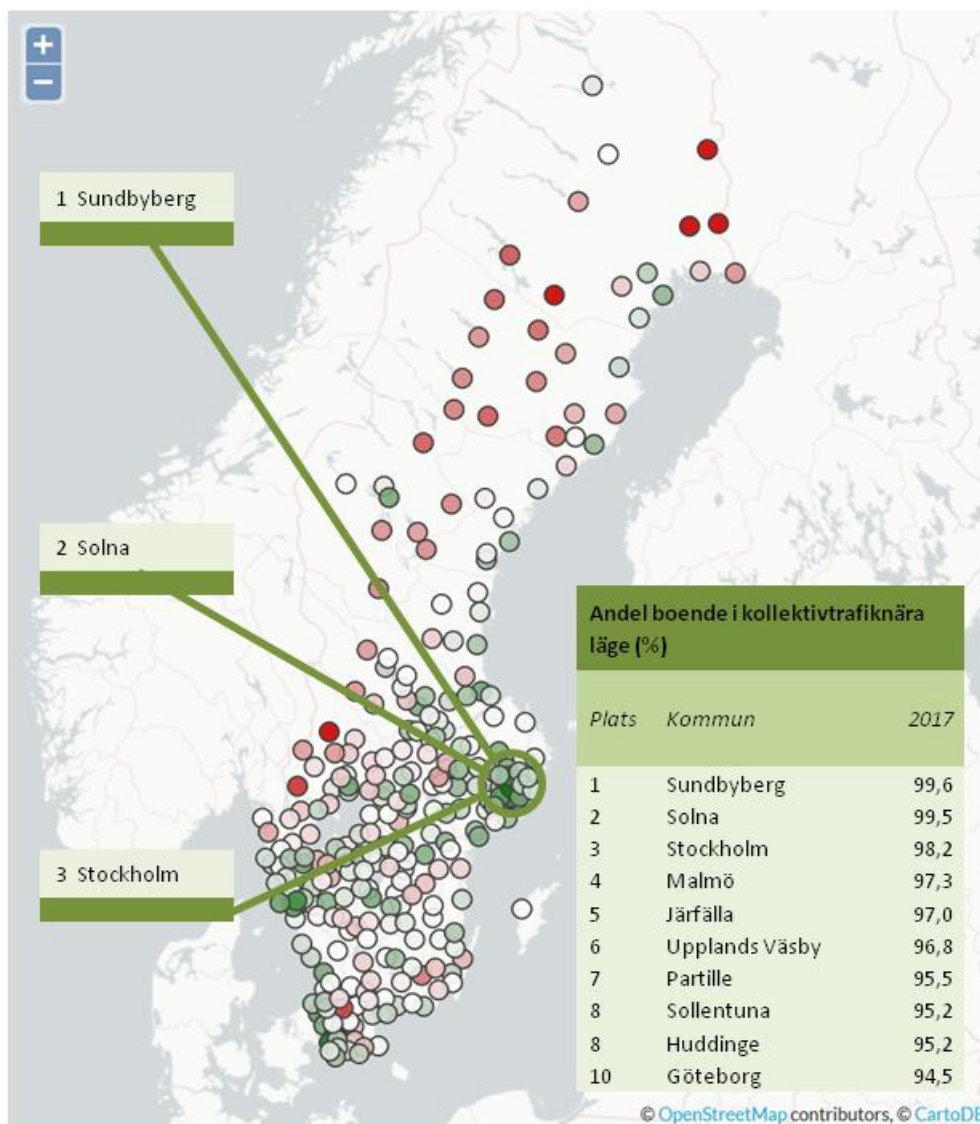


Positiv trend

Utbudet av kollektivtrafik speglas i detta avsnitt av andelen av befolkningen i varje kommun som bor nära en hållplats, och av den sammanlagda sträcka per person och år som körs som lokala och regionala kollektivtrafikfordon.

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. Körsträckorna hos kollektivtrafikfordonen räknas i utbudskilometer och avser antalet kilometer som alla kollektivtrafikfordon tillsammans kör under ett år. Här räknas en tågsvagn som ett eget fordon, d.v.s. spårtrafiken bidrar till antalet utbudskilometer med *vagnkilometer* snarare än med *tågakilometer*. Endast offentligt subventionerad lokal och regional kollektivtrafik inom ett läns gränser räknas in i statistiken.

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

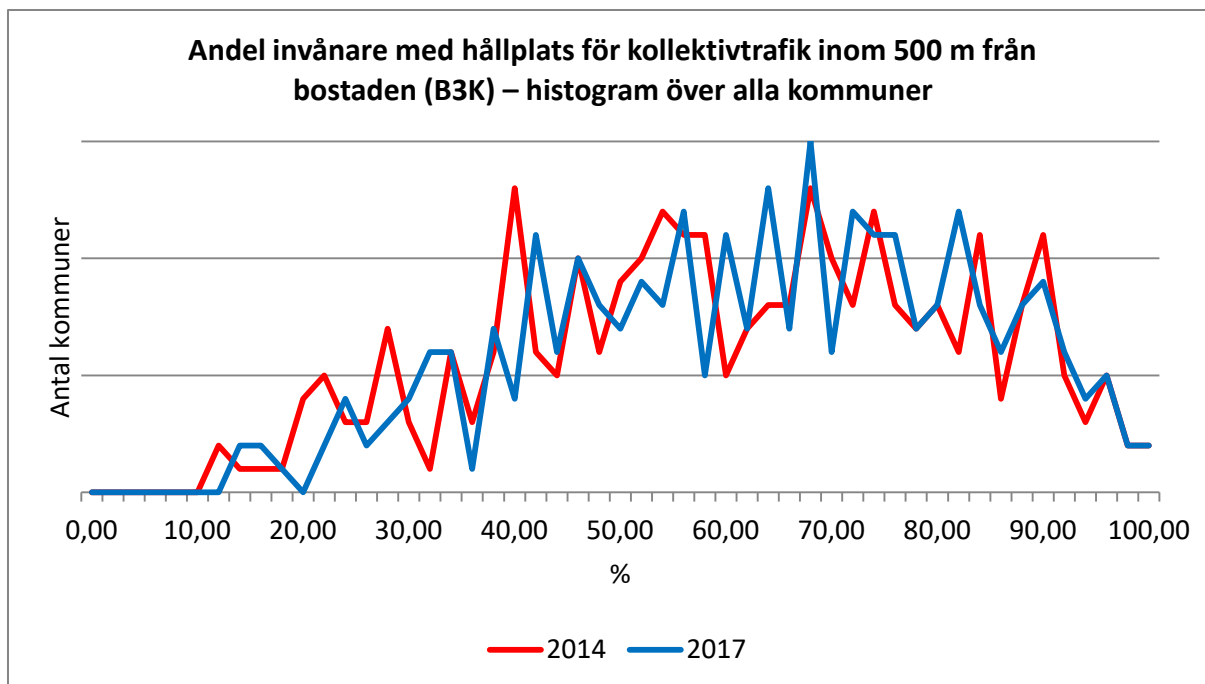


I tabellen nedan visas andelen boende i kollektivtrafiknära läge uppdelad per län. Högst är andelen i Stockholms län med 93 procent, och lägst på Gotland med 58 procent och i Värmland med 60 procent. Det går inte att se någon tydlig skillnad mellan länen i norra och södra Sverige. Andelen kollektivtrafiknära boende har ökat något i flertalet län mellan åren 2014 och 2017. Den stora ökningen i Västerbotten beror troligen på fel i statistiken år 2014. Det året angavs andelen kollektivtrafiknära boende i Skellefteå till orimligt låga 37 procent, att jämföra med 75 procent år 2017.

Andel boende i kollektivtrafiknära läge: redovisning per län (procent)				
Län	2014	2017	Kommun med högst andel	2017
Blekinge	70,3	71,5	Karlskrona	77,0
Dalarna	68,7	72,3	Borlänge	89,1
Gotland	54,5	58,1	Gotland	58,1
Gävleborg	76,7	77,4	Gävle	91,2
Halland	75,9	75,0	Halmstad	89,6
Jämtland	61,7	63,9	Östersund	90,5
Jönköping	71,5	73,1	Jönköping	89,7
Kalmar	65,6	65,2	Oskarshamn	80,4
Kronoberg	65,5	66,8	Växjö	83,4
Norrbottn	65,4	65,4	Luleå	86,5
Skåne	79,1	79,9	Malmö	79,9
Stockholm	93,1	93,0	Sundbyberg	99,6
Södermanland	79,7	79,8	Oxelösund	87,7
Uppsala	80,7	80,2	Uppsala	89,0
Värmland	63,1	60,3	Karlstad	90,6
Västerbotten	58,5	85,5	Umeå	85,5
Västernorrland	67,1	71,1	Härnösand	83,5
Västmanland	72,4	71,8	Västerås	85,1
Västra Götaland	80,6	81,0	Partille	95,5
Örebro	75,7	76,9	Örebro	88,3
Östergötland	79,2	79,4	Linköping	88,4
RIKET	78,7	79,6	Sundbyberg	99,6

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. Statistik finns endast sedan år 2014, och det går inte att se någon strukturell förändring i fördelningen sedan dess. Data för år 2018 har ännu inte publicerats.

Fördelningen över alla kommuner har en enda flack topp. Det går alltså inte att särskilja olika typer av kommuner i fördelningen med olika tillgänglighet till kollektivtrafik. Därmed går det inte att peka ut en viss typ av kommuner där tillgängligheten halkar efter. Gradvisa förbättringar av tillgängligheten bör ske över hela linjen, i alla kommuntyper.

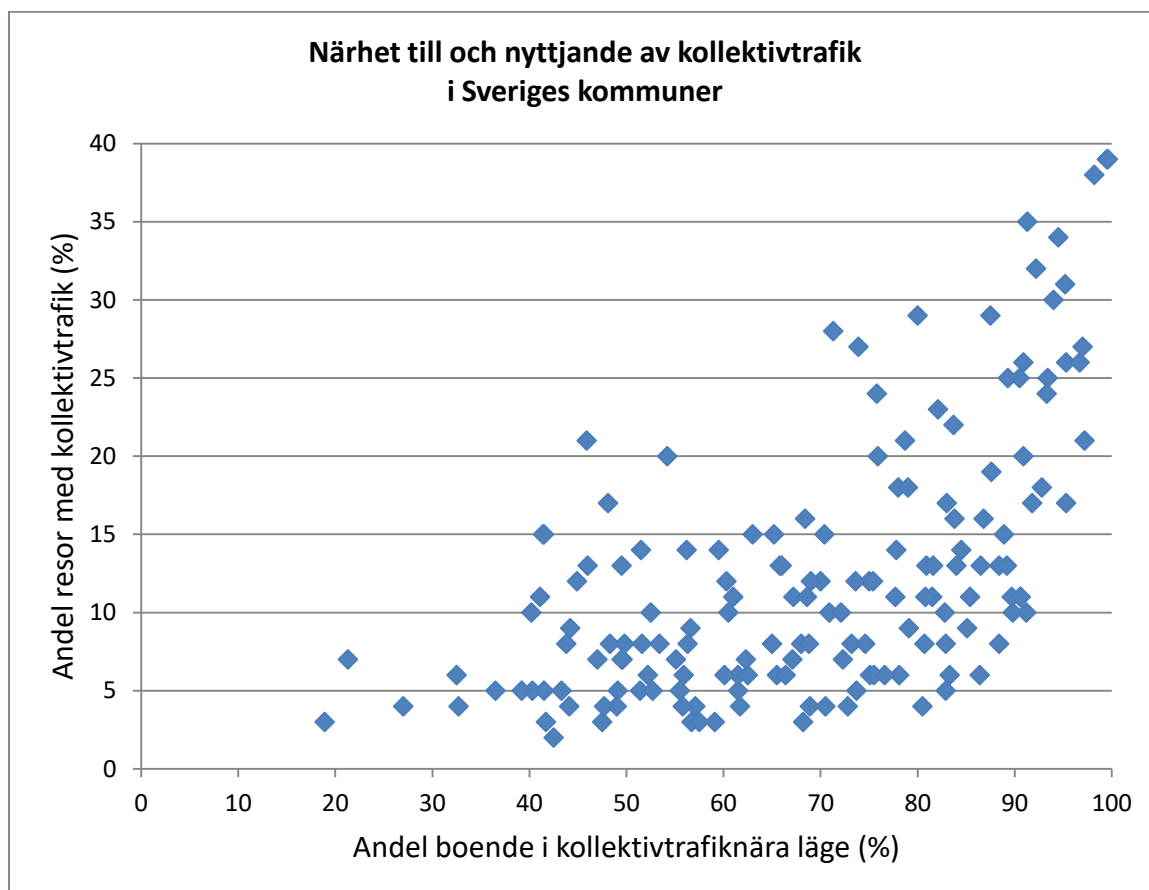


I tabellen nedan visas andelen boende i kollektivtrafiknära läge uppdelad per kommuntyp, enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Andelen boende i kollektivtrafiknära läge är naturligt nog mycket högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. Men denna andel boende ökar snabbast i glesbygden. Från år 2014 till år 2017 har andelen invånare med mindre än 500 m till närmaste hållplats i de rena landsbygdskommunerna ökat med hela 3 procentenheter, från 49 till 52 procent.

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

Kommungrupp	2014	2017	Kommun med högst andel	2017
A1. Storstäder	96,9	96,9	Stockholm	98,2
A2. Pendlingskommun nära storstad	85,3	85,5	Sundbyberg	99,6
B3. Större stad	87,8	88,1	Helsingborg	92,8
B4. Pendlingskommun nära större stad	64,0	64,1	Landskrona	88,7
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	63,5	63,6	Motala	84,4
C6. Mindre stad/tätort	70,2	72,9	Nyköping	83,6
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	55,7	58,0	Oxelösund	87,7
C8. Landsbygdskommun	48,7	51,6	Ludvika	81,9
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	45,2	48,4	Sotenäs	72,4
RIKET	78,7	79,6	Sundbyberg	99,6

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



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 (sidan

X). Istället går och cyklar stadsborna desto mer. En lägre andel resande med kollektivtrafik är alltså inte alltid av ondo.

Tabellen nedan visar utbudet av kollektivtrafik i Sveriges 21 län i form av antalet kilometer alla lokala och regionala kollektivtrafikfordon kör per person och år. Denna körsträcka är störst i Stockholm, Uppsala och Södermanland. Utbudet av kollektivtrafik i norra Sverige står sig väl jämfört med övriga delar av landet: Västerbotten och Jämtland hamnar på fjärde respektive femte plats.

Det är stor skillnad mellan olika länstrafikbolag när det gäller hur mycket de satsar på att öka utbudet. De bolag som ökar utbudet av kollektivtrafik belönas oftast med ökat resande (sidan X). I Halland har till exempel körsträckan per capita hos alla kollektivtrafikfordon ökat med 59 procent och resesträckan med 66 procent från år 2010 till år 2018.

Utbud av lokal och regional kollektivtrafik (utbudskilometer/capita)		
<i>Län</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>
Blekinge	81,9	62,5
Dalarna	53,8	67,5
Gotland	44,0	44,7
Gävleborg	77,1	82,6
Halland	43,9	69,7
Jämtland	87,9	87,4
Jönköping	67,2	61,7
Kalmar	68,4	85,6
Kronoberg	57,5	69,9
Norrbottnen	69,5	71,9
Skåne	69,0	75,2
Stockholm	111,6	108,3
Södermanland	48,4	97,9
Uppsala	113,6	115,0
Värmland	69,4	79,6
Västerbotten	77,6	88,0
Västernorrland	63,2	61,1
Västmanland	30,7	43,1
Västra Götaland	79,9	85,5
Örebro	47,8	74,7
Östergötland	68,2	61,9
RIKET	78,9	85,5

I vissa län förändras antalet utbudskilometer plötsligt från ett år till ett annat, vilket väcker frågor om statistikens trovärdighet. Det gäller till exempel Södermanland, där utbudet enligt statistiken närapå fördubblades från år 2015 till år 2016.

Det finns dock många län där förändringarna i utbud är mer gradvisa, och där ett ökat utbudet matchas av ökat resande (sidan X). Det gäller till exempel Halland, Kalmar, Kronoberg, Skåne, Västerbotten, Västmanland och Västra Götaland.

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Tar vi bussen om bussen inte tar sig till oss?*

<http://www.gronabilister.se/tar-vi-bussen-om-bussen-inte-tar-sig-till-oss>

Gröna Bilisters artikel *Fler åker kollektivt. Börjar bussarna och tågen bli fullsatta?*

<http://www.gronabilister.se/borjar-bussarna-och-tagen-bli-fullsatta>

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 5,5 på en tiogradig skala år 2018. Den genomsnittliga kundnöjdheten med länstrafikbolagen har sjunkit något sedan 2006 och landade på 59 procent år 2018.

Medborgarnöjdheten är naturligt nog högst i storstadsområdena och generellt sett något lägre i norra än i södra Sverige. Spridningen mellan kommunerna är stor. Vissa länstrafikbolag har lyckats öka kundnöjdheten på senare år trots den genomsnittliga nedgången. Västmanland sticker ut i positiv bemärkelse; kundnöjdheten med VL har stigit från 60 procent år 2010 till 73 procent år 2018. Medborgarnöjdheten med kollektivtrafiken (7,4) i Västerås är dessutom högst bland alla större städer i Sverige.

Bedömning



Ingen tydlig trend

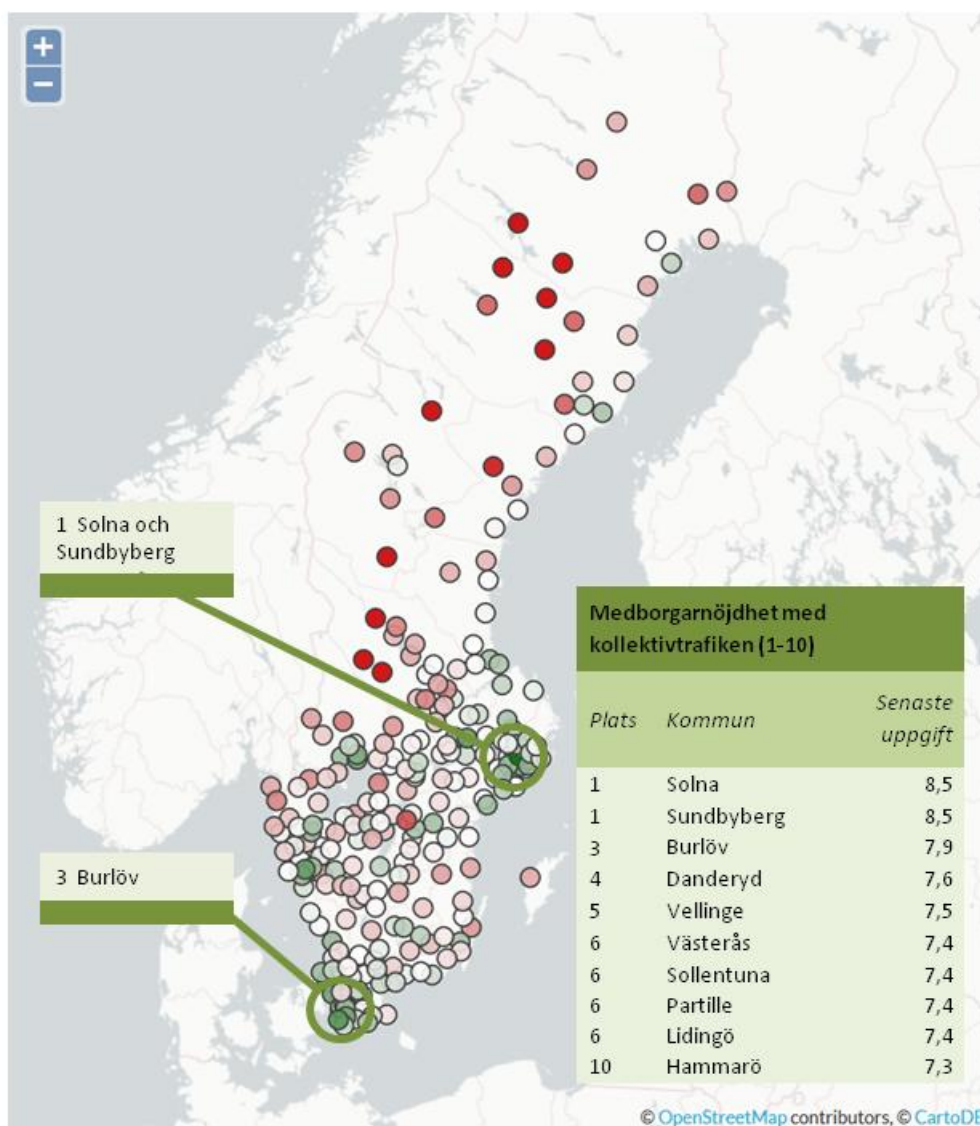
Varje vår och höst ges Sveriges kommuner möjlighet att beställa SCB:s medborgarundersökning, där kommuninvånarna får betygsätta sin lokala och regionala kollektivtrafik på en skala mellan ett och tio. Medelbetyget för alla kommuner år 2018 var 5,5. Tyvärr går det inte att se någon tydlig trend att svenskarna blir alltmer nöjda med sina gång- och cykelvägar. År 2012 var medelbetyget 5,4.

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 59 procent år 2018.

I den [heat map](#) som visas nedan markeras kommuner med hög medborgarnöjdhet i grönt och kommuner med låg medborgarnöjdhet i rött, med vitt mittemellan. Mönstret speglar tillgängligheten i form av kollektivtrafiknära boende ganska väl (sidan X).

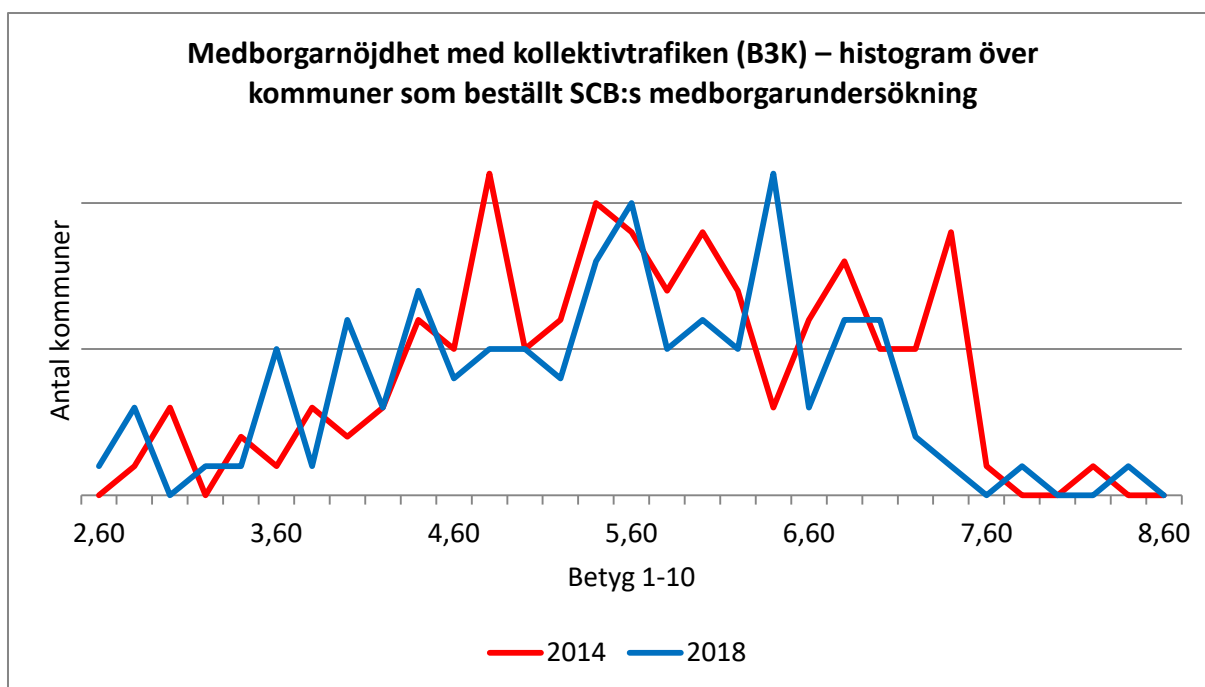
Medborgarnöjdheten är naturligt nog högst i storstadsområdena och generellt sett något lägre i norra än i södra Sverige. På tio-i-topplistan finner vi åtta pendlingskommuner kring de

tre storstäderna, pendlingskommunen Hammarö utanför Karlstad, samt den större staden Västerås.



Medborgarnöjdheten skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Detta framgår tydligt i nedanstående fördelningar över de kommuner som genomfört medborgarundersökningar åren 2014 respektive 2018.

Det framgår också tydligt att ingenting väsentligt har hunnit förändras under dessa fyra år när det gäller medborgarnöjdheten ute i kommunerna. Antalet kommuner med hög medborgarnöjdhet hade sjunkit år 2018 jämfört med år 2014, vilket stämmer överens med att medelbetyget på nationell nivå var något lägre.



Olika typer av kommuner har olika förutsättningar. Därför redovisar Gröna Bilister också resultaten sorterade efter [SKL:s kommungruppsindelning](#) i nedanstående tabell. Återigen ser vi samma mönster som för tillgängligheten i form av kollektivtrafikhäna 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.

Cirka 120 kommuner genomför medborgarundersökningar varje år. För att få bättre statistiskt underlag till medborgarnöjdheten i olika kommuntyper samlas resultaten från den senaste undersökningen i varje kommun, snarare än resultaten från det senaste året. På vis kan vi låta hela 253 kommuner bidra till genomsnittet för varje kommungrupp, motsvarande alla kommuner som genomfört en medborgarundersökning sedan år 2012.

Medborgarnöjdhet med kollektivtrafiken: redovisning per kommungrupp (1-10)

<i>Kommungrupp</i>	<i>Senaste uppgift</i>	<i>Kommun med nöjdast invånare</i>	<i>Senaste uppgift</i>
A1. Storstäder	7,30	Göteborg	7,3
A2. Pendlingskommun nära storstad	6,78	Solna och Sundbyberg	8,5
B3. Större stad	6,70	Västerås	7,4
B4. Pendlingskommun nära större stad	6,00	Hammarö	7,3
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	5,29	Sala	6,0
C6. Mindre stad/tätort	5,50	Kalmar	6,8
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	5,02	Oxelösund	6,9
C8. Landsbygdskommun	4,01	Söderhamn	5,7
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	3,82	Båstad	6,1
RIKET	5,46	Solna och Sundbyberg	8,5

I tabellen nedan visas istället medborgarnöjdheten uppdelad per län. Generellt sett är invånarna i södra Sverige något mer nöjda med sin kollektivtrafik än invånarna i norr. Allra nöjdast är de i Stockholms län, följt av Uppsala, Västmanland och Skåne.

Den höga medborgarnöjdheten i Västmanland speglas av det faktum att Västerås är den enda större stad som tränger sig in bland alla pendlingskommuner på den nationella tio-i-topplistan (se ovan). Västerås och hela Västmanland utmärker sig också med ovanligt hög medborgarnöjdhet med gång- och cykelvägarna, vilket gör länet till en föregångare när det gäller lyckade satsningar på alternativen till bilen.

Medborgarnöjdhet med kollektivtrafiken: redovisning per län (1-10)

Län	Senaste uppgift	Kommun med nöjdast invånare	Senaste uppgift
Blekinge	6,30	Karlskrona	6,3
Dalarna	4,74	Avesta	6,1
Gotland	4,00	Gotland	4,0
Gävleborg	5,87	Gävle	6,8
Halland	6,10	Halmstad	7,0
Jämtland	4,79	Östersund	5,9
Jönköping	5,72	Jönköping	6,5
Kalmar	5,31	Kalmar	6,8
Kronoberg	5,90	Lessebo och Växjö	6,6
Norrbottn	5,15	Luleå	6,5
Skåne	6,55	Burlöv	7,9
Stockholm	6,93	Solna och Sundbyberg	8,5
Södermanland	5,86	Oxelösund	6,9
Uppsala	6,69	Uppsala	7,4
Värmland	6,00	Hammarö	7,3
Västerbotten	5,51	Umeå	6,8
Västernorrland	4,64	Härnösand	5,4
Västmanland	6,59	Västerås	7,4
Västra Götaland	6,35	Partille	7,4
Örebro	5,95	Örebro	6,4
Östergötland	6,24	Linköping	6,9
RIKET	5,46	Solna och Sundbyberg	8,5

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. 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 (sidan X).

I tabellen nedan visas [kundnöjdheten med länstrafiken](#). Det faktum att Lesseborna och Växjöborna gärna åker kollektivt kan ha bidragit till att kundnöjdheten med Länstrafiken Kronoberg ökar, från 63 procent år 2010 till 68 procent år 2018. Resandet med detta länstrafikbolag ökar också (sidan X).

Kronoberg sticker därmed ut som ett föregångslän ur flera synvinklar. Det gör även Västmanland. Kundnöjdheten med VL har ökat ännu snabbare än kundnöjdheten med Länstrafiken Kronoberg, från 60 procent år 2010 till 73 procent år 2018. Resandet med VL ökar också (sidan X).

Sett över hela landet har dock kundnöjdheten med länstrafikbolagen sjunkit något sedan år 2010. Trenderna i de olika länen skiljer sig dock mycket åt, och vissa länstrafikbolag har

lyckats öka kundnöjdheten påtagligt trots den genomsnittliga nedgången. Länstrafikbolagens ambitionsnivå verkar alltså variera mycket, vilket även visar sig i trenderna för resevolymerna (sidan X).

Kundnöjdhet med länstrafiken (procent)		
<i>Län</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>
Blekinge	65	70
Dalarna	67	58
Gotland	69	51
Gävleborg	66	67
Halland	61	66
Jämtland	i.u.	67
Jönköping	58	63
Kalmar	68	65
Kronoberg	63	68
Norrbottnen	79	61
Skåne	64	53
Stockholm	64	58
Södermanland	61	i.u.
Uppsala	66	61
Värmland	76	64
Västerbotten	71	68
Västernorrland	59	53
Västmanland	60	73
Västra Götaland	53	57
Örebro	63	65
Östergötland	i.u.	70
RIKET	63	59

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 påverkas inte nämnvärt.



Kommunens verksamhet (kommunkoncernen)

Adress: <http://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 igång marknaden för fossiloberoende fordon genom ambitiösa upphandlingskrav för fordon och transporttjänster. Kommunkoncernens anställda kan också agera föredömen för resten av befolkningen. Indikatorer i denna grupp kan spegla

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



Bilen

Adress: <http://2030.miljobarometern.se/kommun/verksamhet/bilen/>

Indikatorer kopplade till kommunkoncernens fordon

Andel fossilberoende personbilar ([B1C](#) och [B1I](#))

Analys i sammanfattning

Andelen fossilberoende personbilar är oftast mycket högre i kommunkoncernens personbilsflotta än bland andra bilar som rullar i kommunen. År 2018 var andelen fossilberoende personbilar i alla 290 kommunkoncerner 40,6 procent, medan denna andel endast var 6,6 procent bland alla personbilar i trafik i Sverige. Därmed agerar landets kommunkoncerner föredömen och driver på efterfrågan på fossilberoende fordon. Förmodligen bidrar de också till att upprätthålla ett gott utbud av fossilberoende fordon som alla kan köpa.

Andelen fossilberoende 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 2018 på knappt 41 procent. Återhämtningen sedan år 2015 beror till stor del på att andelen laddbara personbilar ökar snabbt. Denna andel nådde 9,6 procent år 2018.

Ambitionsnivån skiljer sig väldigt mycket från kommun till kommun. I vissa kommunkoncerner är andelen fossilberoende fordon över 90 procent, medan andra inte har några fossilberoende fordon alls. Generellt sett är andelen fossilberoende fordon högre i södra än i norra Sverige, och mycket högre i tätbefolkade än i glesbefolkade kommuner. I tätbefolkade kommuner ökar andelen fossilberoende fordon, medan den minskar i glesbefolkade kommuner. Det finns dock kommuner av alla typer i alla landsändar med mycket hög andel fossilberoende fordon. Detta visar att alla kommuner kan göra sig fossilberoende om de vill.

Bedömning



Positiv trend

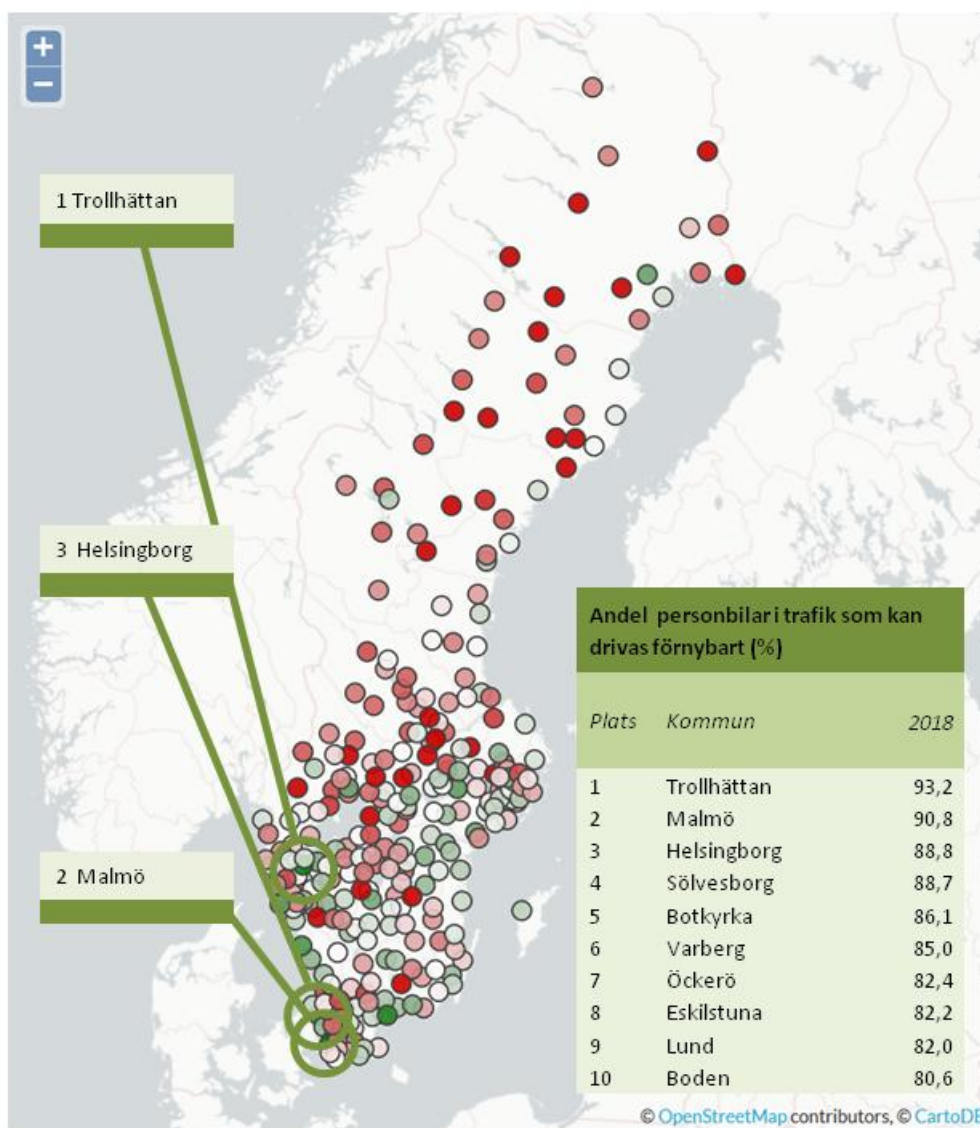
Personbilarna står för drygt 60 procent av utsläppen från de inrikes transporterna i Sverige. För att vi ska lyckas minska dessa utsläpp med 70 procent till år 2030 enligt klimatlagens mål måste personbilsflottan bli fossilberoende. Landets kommunkoncerner kan agera föredömen och driva på efterfrågan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

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

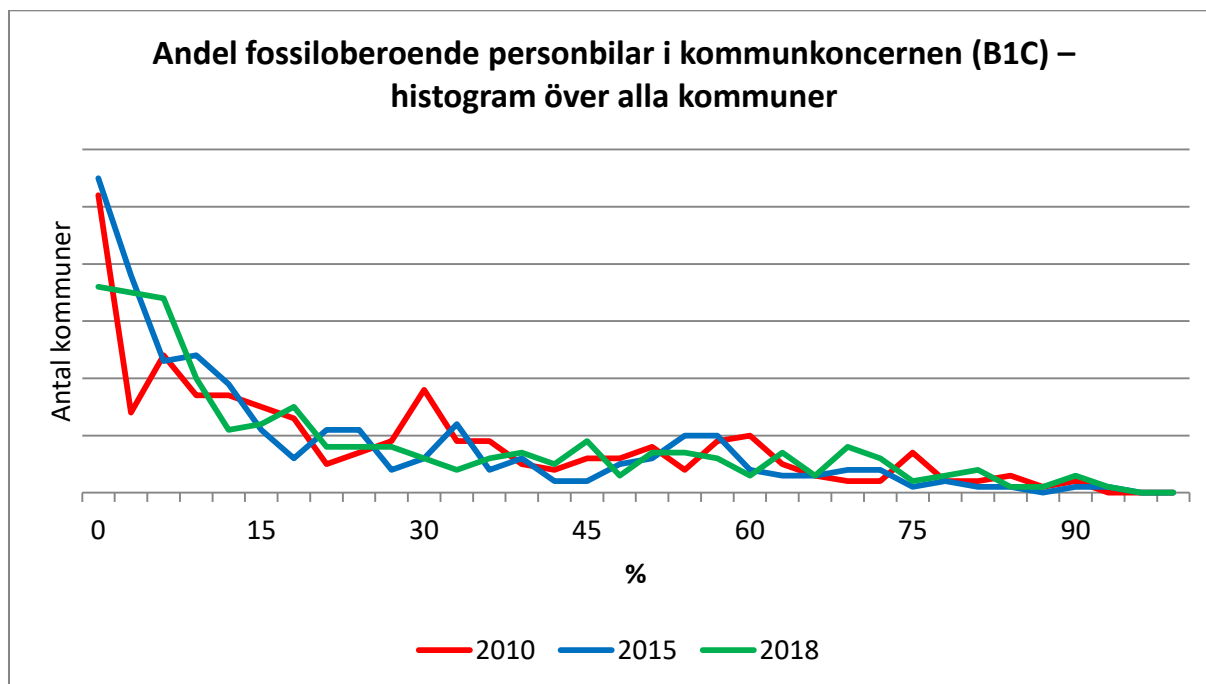
påfyllnadsplatser som är någorlunda jämnt utspridda över landet. I praktiken innebär detta att vi kallar etanolbilar, fordonsgasbilar, laddhybrider och elbilar fossiloberoende. Vi väntar med att kalla dieslbilar godkända för HVO100 fossiloberoende, på grund av den [osäkra tillgången till HVO100](#) för privatpersoner den närmaste tiden.

Den statistik som redovisas här bygger på 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 mittemellan. Det finns kommuner med både hög och låg andel fossiloberoende bilar i alla landsändar. I tio-i-topplistan återfinns kommuner av olika typer i både södra och norra Sverige. [Boden](#) sticker ut i positiv bemärkelse i norra Sverige med över 80 procent fossiloberoende bilar. Omvänt sticker [Burlöv](#) ut i negativ bemärkelse i södra Sverige med noll procent fossiloberoende bilar.

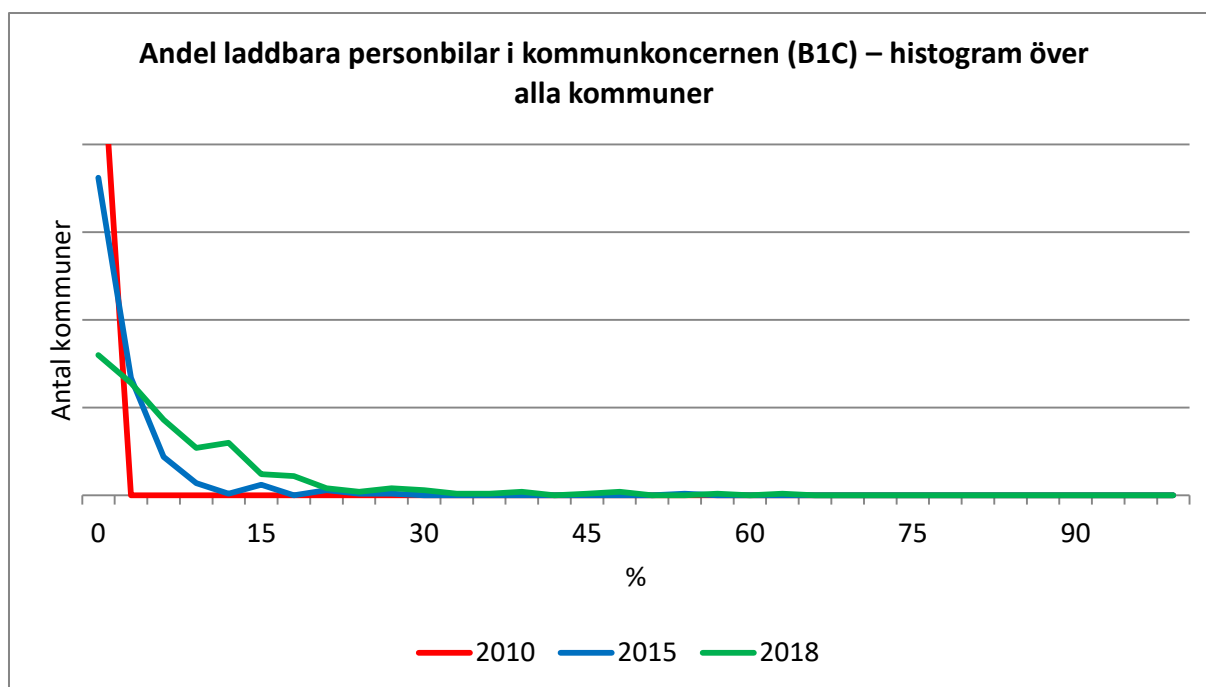


Spridningen i andel fossiloberoende personbilar mellan olika kommuner är mycket stor, vilket illustreras i nedanstående histogram. De flesta kommuner har fortfarande en låg andel fossiloberoende bilar, men det finns också gott om kommuner med en mycket hög sådan andel. Den största förändringen av fördelningen av denna andel över alla kommuner är att antalet kommuner med mycket låg andel fossiloberoende bilar har minskat sedan år 2010. Detta har bidragit till att den genomsnittliga andelen har ökat från 35,3 till 40,6 procent mellan åren 2010 och 2018. (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 2018 på knappt 41 procent.

Återhämtningen sedan år 2015 beror till stor del på att [andelen laddbara fordon](#) ökar snabbt. Denna andel nådde 9,6 procent år 2018. Fördelningen av denna andel över alla kommuner visas i nedanstående histogram, som visar att det finns kommuner där mer än hälften av bilarna är laddbara. Den högsta andelen laddbara personbilar på 62,7 procent fanns år 2018 i [Öckerö kommun](#).



I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende personbilar i kommunkoncernerna i landets olika län. År 2018 var denna andel högst i Halland och Södermanland med 61,2 procent. I Halland har andelen fossiloberoende kommunala bilar stigit mycket snabbt, 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)				
<i>Län</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>	<i>Kommun med högst andel fossiloberoende personbilar</i>	<i>2018</i>
Blekinge	65,4	46,3	Sölvesborg	88,7
Dalarna	20,4	9,9	Smedjebacken	40,3
Gotland	26,7	56,1	Gotland	56,1
Gävleborg	24,1	30,1	Gävle	53,0
Halland	17,6	61,2	Varberg	85,0
Jämtland	23,9	26,8	Östersund	58,5
Jönköping	34,6	50,5	Jönköping	77,0
Kalmar	41,0	39,0	Kalmar	68,4
Kronoberg	35,8	34,0	Alvesta	71,4
Norrbottnen	16,1	24,1	Boden	80,6
Skåne	32,4	51,2	Malmö	90,8
Stockholm	42,6	36,8	Botkyrka	86,1
Södermanland	51,9	61,2	Eskilstuna	82,2
Uppsala	26,2	41,9	Uppsala	69,6
Värmland	25,5	29,5	Karlstad	79,1

Västerbotten	27,9	24,7	Robertsfors	38,9
Västernorrland	26,8	34,8	Sundsvall	63,4
Västmanland	41,6	42,6	Västerås	68,1
Västra Götaland	44,8	40,4	Trollhättan	93,2
Örebro	28,3	45,1	Örebro	72,8
Östergötland	49,8	59,7	Linköping	72,7
RIKET	35,3	40,6	Trollhättan	93,2

I tabellen nedan visas andelen fossiloberoende personbilar i olika typer av kommuner, indelade enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Denna andel är betydligt högre i kommuner med en stad som tätort än i pendlingskommuner och landsbygdskommuner. Det är dessutom påfallande att andelen fossiloberoende bilar har ökat i städerna sedan år 2010, medan utvecklingen har stagnerat i pendlingskommunerna. I landsbygdskommunerna har andelen fossiloberoende bilar i kommunal verksamhet minskat sedan år 2010.

Det finns kommuner av alla typer med riktigt hög andel fossiloberoende bilar. Alla kommuner kan 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)				
<i>Kommungrupp</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>	<i>Kommun med högst andel fossiloberoende personbilar</i>	<i>2018</i>
A1. Storstäder	59,8	68,0	Malmö	90,8
A2. Pendlingskommun nära storstad	25,5	26,7	Botkyrka	86,1
B3. Större stad	45,3	67,6	Trollhättan	93,2
B4. Pendlingskommun nära större stad	22,7	24,4	Grästorps	75,0
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	30,7	32,0	Boden	80,6
C6. Mindre stad/tätort	36,8	43,0	Varberg	85,0
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	30,5	23,5	Sölvesborg	88,7
C8. Landsbygdskommun	16,1	14,0	Gislaved	64,8
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	26,0	9,4	Strömstad	46,1
RIKET	35,3	40,6	Trollhättan	93,2

Många kommuner tillämpar en upphandlingspolicy som inte bara premierar fossiloberoende personbilar utan även fossiloberoende nyttofordon. [Andelen fossiloberoende lätta lastbilar](#) i kommunal verksamhet har stigit från 15,2 procent år 2010 till 25,7 procent år 2018. Liksom på personbilssidan har de senaste årens utveckling påskyndats av elektrifieringen. År 2010 fanns inte en enda laddbar lätt lastbil i kommunal verksamhet, år 2018 var [andelen laddbara lätta lastbilar](#) 5,4 procent.

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 2018 var de genomsnittliga utsläppen hos de personbilar som ägs eller leasas av Sveriges 290 kommunkoncerner 114 g/km, att jämföra med 156 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 i ganska jämn takt från 166 g/km år 2010 till 114 g/km år 2018. Den snabbt ökande andelen laddhybrider och elbilar bidrar till denna utveckling.

Generellt sett är de kommunala fordonen koldioxidsnålare i södra än i norra Sverige, och tätbefolkade kommuner använder koldioxidsnålare bilar än glesbefolkade kommuner. Personbilsflottorna med allra lägst utsläpp återfinns dock i mindre kommuner med mycket medveten upphandlingspolicy. I främsta ledet står Öckerö kommun med genomsnittliga utsläpp på 61 g/km. De genomsnittliga utsläppen på 82 g/km hos de kommunala bilarna i värmländska Arvika är lägre än motsvarande utsläpp på 87 g/km hos bilarna i Stockholms stad. På länsnivå har kommunerna i Halland har kommit längst med genomsnittliga utsläpp på 97 g/km. De bästa kommunerna av varje typ enligt SKL: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



Positiv 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 tills nyligen 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. Även om detta innebär att utsläppssiffrorna inte speglar verklig körning, så gör de det möjligt att dra ut trender och att jämföra olika kommuner och län med varandra. Det finns dock tecken som tyder på att avvikelserna mellan testcykeln NEDC och verklig körning ökat över tid. I så fall överskattas de trender att utsläppen minskar som går att utläsa i statistiken.

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 114 g/km år 2018. Den snabbt ökande andelen laddhybrider och elbilar bidrar till denna utveckling.

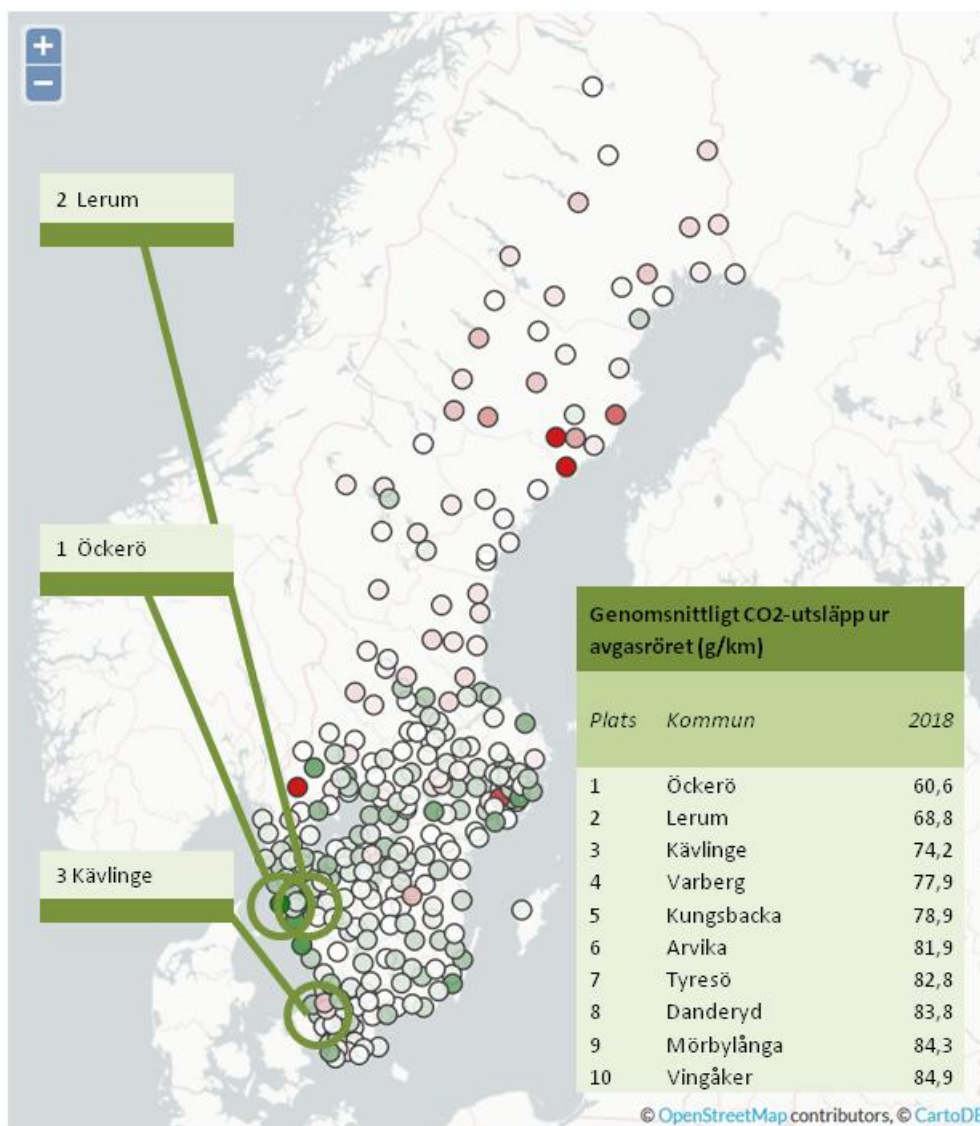
Bilarna i kommunhuset är oftast mycket koldioxidsnålare än andra bilar. År 2018 var det [genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla personbilar](#) i trafik i Sverige 156 g/km. Detta innebär att den genomsnittliga koldioxidbesparingen när man väljer en kommunal bil istället för vilken annan bil som helst var 27 procent. Denna skillnad ökar: år 2010 var koldioxidbesparingen 14 procent. Med andra ord sjunker utsläppen från de kommunala tjänstebilarna snabbare än från andra bilar. Detta visar att de flesta kommuner avsiktligt väljer bilar med låga utsläpp till sin egen verksamhet. De tar sitt ansvar och är föredömen för kommuninvånarna.

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.

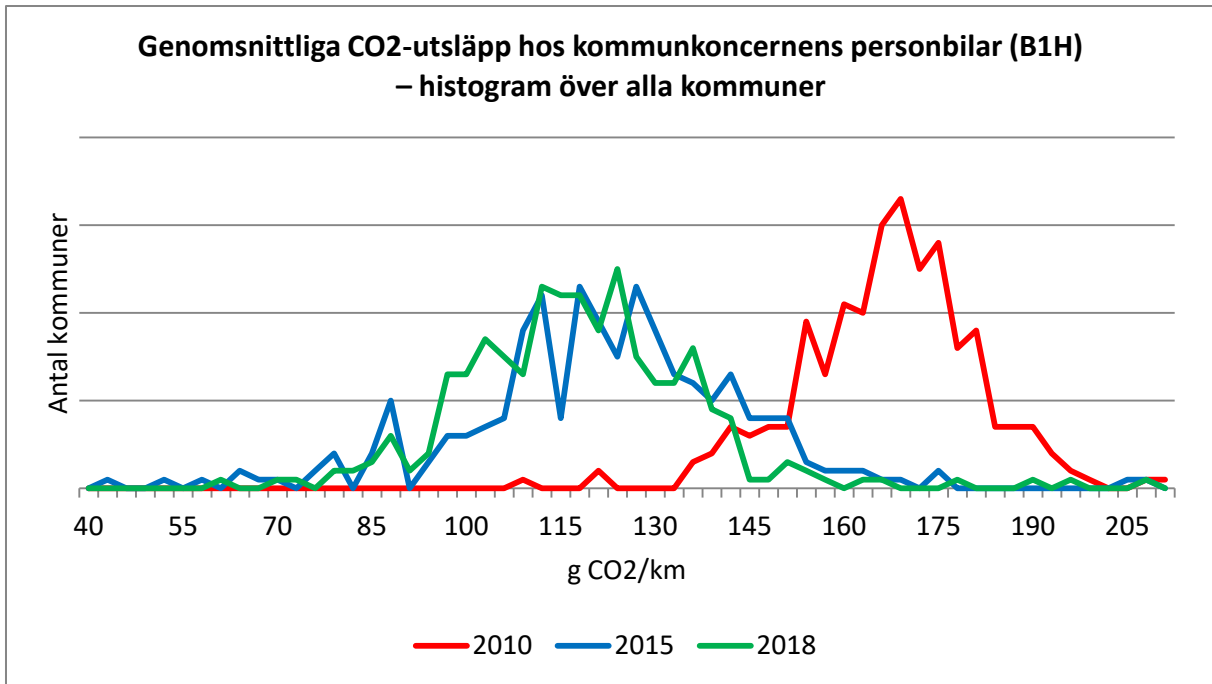
Enligt Gröna Bilisters uppgifter finns idag ett knappt tjugotal kommuner som inte [ersätter användandet av egen bil i tjänsten](#), eller som har infört restriktioner. Till exempel ersätter Lunds kommun inte resor i egen bil under fem kilometer.

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 däremellan. Generellt sett är de kommunala fordonen koldioxidsnålare 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.

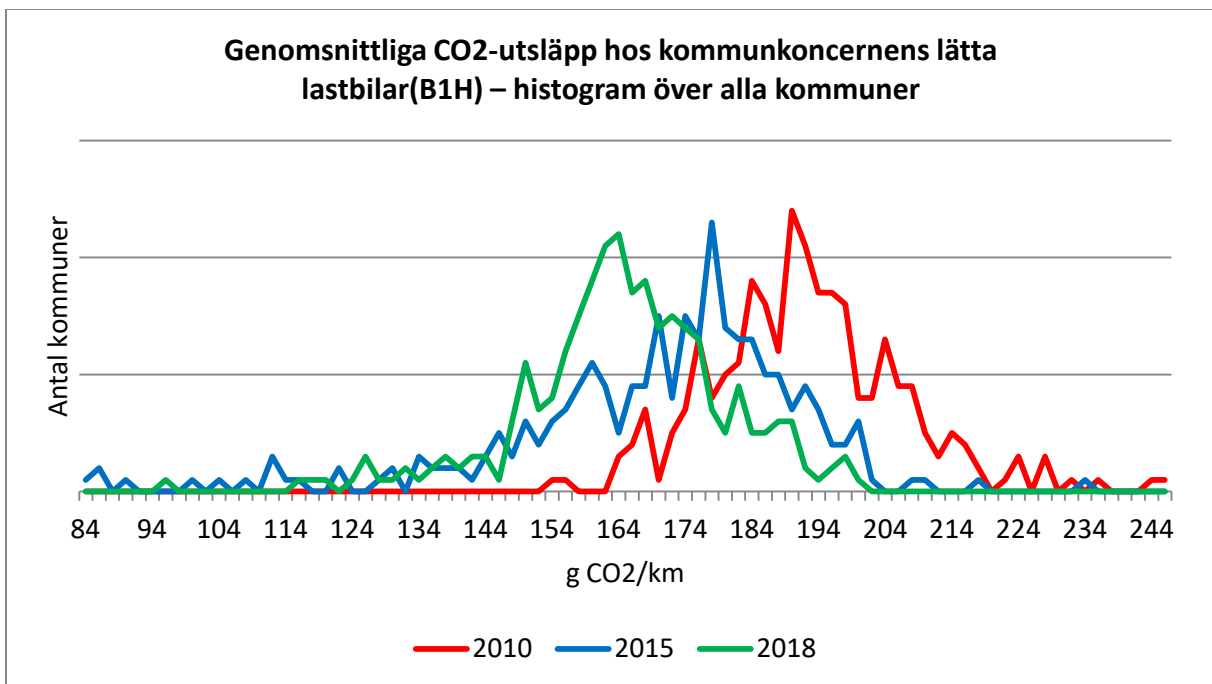
På tio-i-topplistan över låga utsläpp finner vi flera mindre kommuner i ganska tätbefolkade områden. Personbilsflottorna med allra lägst utsläpp återfinns dock i mindre kommuner med mycket medveten upphandlingspolicy. I främsta ledet står Öckerö kommun med genomsnittliga utsläpp på 61 g/km. De genomsnittliga utsläppen på 82 g/km hos de kommunala bilarna i värmländska Arvika är lägre än motsvarande utsläpp på 87 g/km hos bilarna i Stockholms stad. 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 fortfarande kör på i gamla hjulspår.



Bilden blir ungefär densamma när vi tittar på [koldioxidutsläppen hos kommunkoncernens lätta lastbilar](#) istället 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 191,7 g/km, för att sjunka till 164,4 g/km år 2018.



På länsnivå har kommunerna i Halland har kommit överlägset längst när det gäller att minska utsläppen hos kommunala personbilar med genomsnittliga utsläpp på 97 g/km, och främst bland kommunerna i Halland är Varberg, vars bilar endast släpper ut 78 g/km i genomsnitt. Överlag 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.

Genomsnittliga CO ₂ -utsläpp hos kommunkoncernens personbilar: redovisning per län (g CO ₂ /km)				
Län	2010	2018	Kommun med lägst CO ₂ - utsläpp	2018
Blekinge	175	114	Sölvesborg	101
Dalarna	165	118	Falun	98
Gotland	158	118	Gotland	118
Gävleborg	176	125	Gävle	97
Halland	160	97	Varberg	78
Jämtland	172	120	Östersund	103
Jönköping	172	118	Habo	98
Kalmar	174	112	Mörbylånga	112
Kronoberg	161	111	Uppvidinge	105
Norrbottn	166	128	Piteå	105
Skåne	166	117	Kävlinge	74
Stockholm	170	107	Tyresö	83
Södermanland	162	107	Vingåker	85
Uppsala	164	117	Östhammar	89
Värmland	167	111	Arvika	82
Västerbotten	171	139	Vindeln	114
Västernorrland	163	124	Ånge	115
Västmanland	176	127	Sala	114
Västra Götaland	159	105	Öckerö	61
Örebro	170	118	Laxå	97
Östergötland	173	119	Åtvidaberg	105
RIKET	166	114	Öckerö	61

I nedanstående tabell visas istället det genomsnittliga koldioxidutsläppet hos alla kommunala personbilar uppdelat per typ av kommun, enligt [SKL: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.

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

<i>Kommungrupp</i>	<i>2010</i>	<i>2018</i>	<i>Kommun med lägst CO2- utsläpp</i>	<i>2018</i>
A1. Storstäder	156	97	Stockholm	87
A2. Pendlingskommun nära storstad	165	103	Öckerö	61
B3. Större stad	168	115	Gävle	97
B4. Pendlingskommun nära större stad	165	116	Forshaga	88
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	169	119	Östhammar	89
C6. Mindre stad/tätort	167	116	Varberg	78
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	165	115	Mörbylånga	84
C8. Landsbygdskommun	169	125	Arvika	82
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	173	123	Borgholm	94
RIKET	166	114	Öckerö	61

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Bilarna i kommunhuset är mycket koldioxidsnålare än de andra bilarna i kommunen – använd dem!* <http://www.gronabilister.se/bilarna-i-kommunhuset-ar-mycket-koldioxidsnalare-an-andra-bilar-i-kommunen>



Beteendet

Adress: <http://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 möjligheten att agera föredöme för sin befolkning när det gäller att pendla till jobbet utan bil. Allt fler insatser i stil med att erbjuda de kommunanställda förmånscyklar inger dock hopp om förändring.

Gröna Bilister har tillgång till för få resvaneundersökningar om de kommunanställdas tjänsteresor för att kunna dra några generella slutsatser. Insamlade exempel visar att miljöanpassade resepolities och aktiva insatser för att underlätta val av andra färdssätt än bil och flyg drastiskt kan förändra resvanorna.

Bedömning



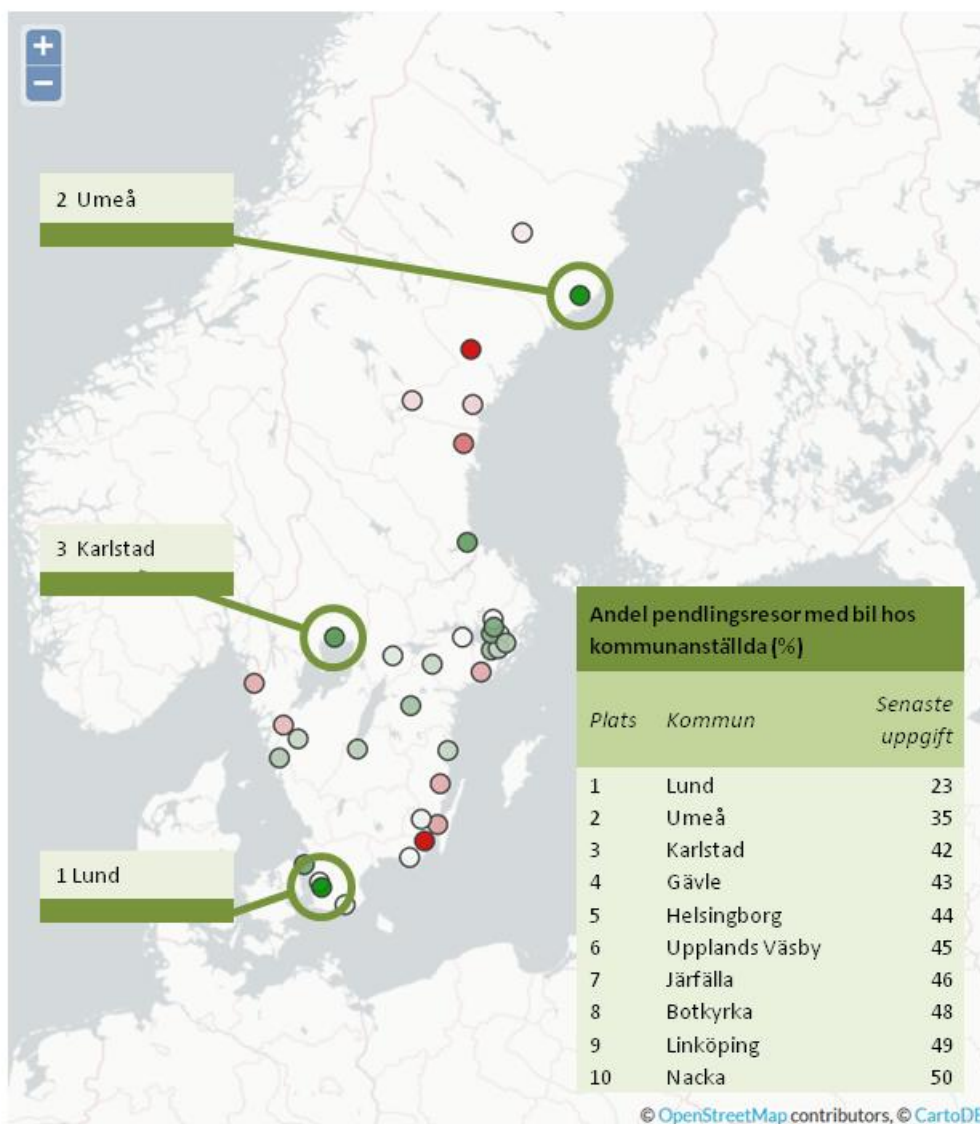
Trenden kan ej avgöras

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 2014 och 2018. Detta innebär att vi inte kan redovisa några trender över tid.

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

Gröna Bilister har efterfrågat resvaneundersökningar av detta slag från alla kommuner, men har endast fått material från 35 kommuner när det gäller [pendlingsresor](#), och från 10 kommuner när det gäller [tjänsteresor](#). Motsvarande resvaneundersökningar som rör [pendling hos alla kommuninvånare](#) redovisas på sidan X bland de indikatorer som rör kommunen som helhet.

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 mittemellan. Kommunernas olika förutsättningar gör att andelen bilpendling skiljer sig mycket åt mellan olika kommuner. Lund har den lägsta andelen bilpendling med 23 procent, och Torsås har högst andel med 95 procent. I tio-i-topplistan över kommuner med låg andel bilpendling hittar vi större städer i [kommungrupp B3](#) och dessutom några pendlingskommuner utanför Stockholm.



Det kan vara intressant att jämföra arbetspendlingen hos de [kommunanställda](#) och hela [befolkningen](#). Vårt begränsade datamaterial tillåter en sådan jämförelse i 16 kommuner. I medeltal pendlar tyvärr de kommunanställda som folk gör mest.

Det finns dock lysande undantag. I Jönköping är andelen pendlingsresor med bil bland de kommunanställda endast 52 procent, att jämföra med hela befolkningens 69 procent. I Umeå är motsvarande siffror 54 procent och 69 procent, och i Västervik 54 procent och 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 förmåncyklar. Jönköpings kommun har [utvärderat](#) sin satsning på förmåncyklar, som även innefattar elcyklar. Det visar sig att allt fler tar elcykel istället 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.

När det gäller tjänsteresor är Gröna Bilisters material alldeles för litet för att kunna göra några jämförelser mellan kommunanställda och allmänhet. Data om resvanor vid [tjänsteresor hos de kommunanställda](#) finns för 9 kommuner, medan data om [tjänsteresor hos alla kommuninvånare](#) endast finns för 5 kommuner.

Insamlade exempel visar att miljöanpassade resepolities och aktiva insatser för att underlätta val av andra färdssätt 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 istället 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 Bilisters 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 84 procent av de 176 kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät, men endast i 23 procent av dessa 176 kommuner finns en bilpool öppen för allmänheten. I 55 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 fordon i samma pool som de kommunanställda använder. Detta sker i 10 procent av de svarande kommunerna i samarbete med tredje part. Denna verksamhet kan och bör utvidgas.

Bedömning

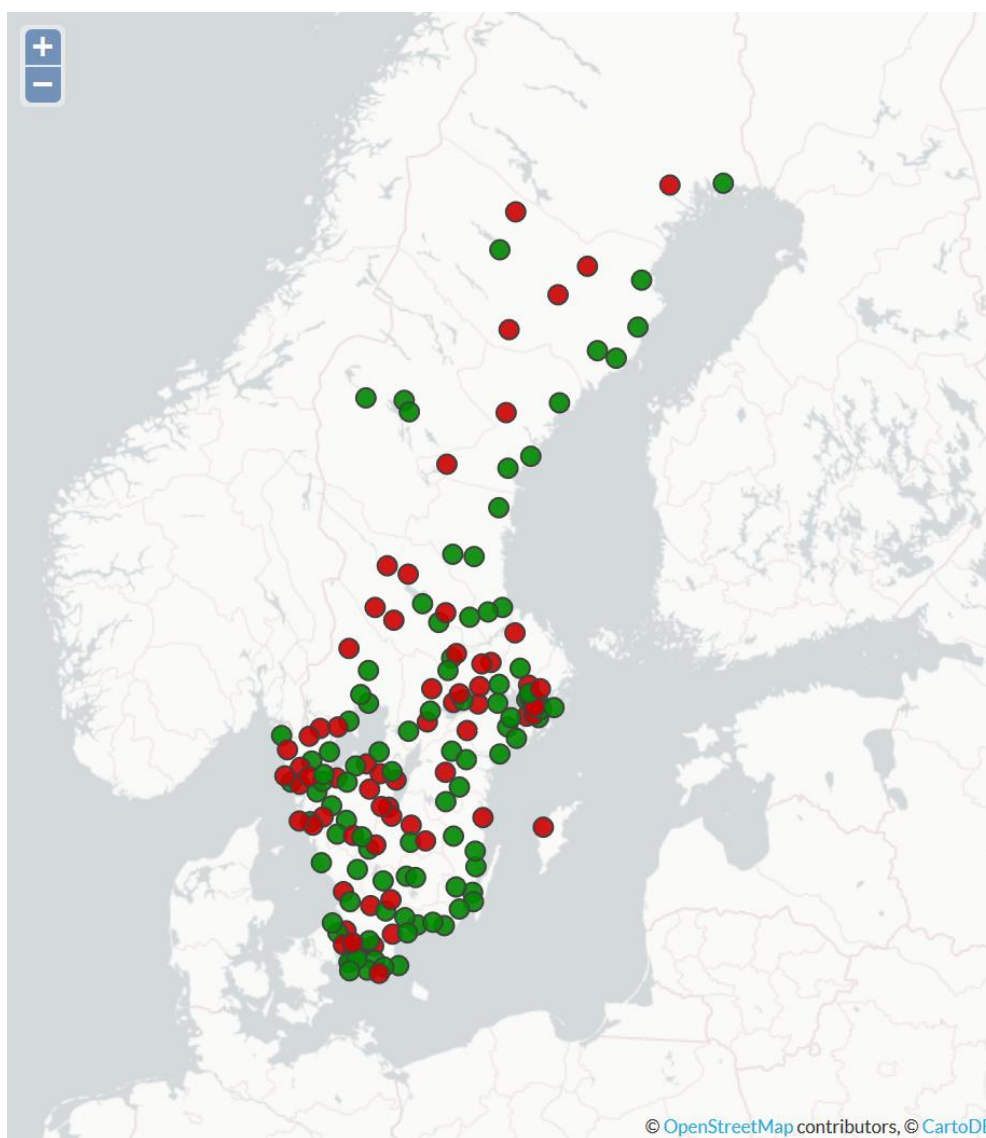


Trenden kan ej avgöras

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 Bilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs en gång om året, senast hösten 2018. På grund av dålig 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 176 kommuner som inkommit under perioden 2014-2018.

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 sidan X.

Av de 176 svarande kommunerna anger 84 procent att det finns fordonspool för de kommunanställdas tjänsteärenden deras kommun. I 55 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 rött. 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 [SKL: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 Bilisters enkät uppgivit att det fanns en sådan fordonsdelning, dividerat med antalet kommuner i denna grupp som någon gång svarat på Gröna Bilisters enkät. Det visar sig att drygt hälften av kommunerna i alla kommungrupper har etablerat en fordonspool för de anställda med flera resesätt. Andelen är något lägre i de rena landsbygdskommunerna. 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	
<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	66
A2. Pendlingskommun nära storstad	56
B3. Större stad	72
B4. Pendlingskommun nära större stad	53
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	63
C6. Mindre stad/tätort	58
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	65
C8. Landsbygdskommun	22
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	40
RIKET	55

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 10 procent av de svarande kommunerna i samarbete med tredje part. Denna verksamhet kan och bör utvidgas.

Lästips

Gröna Bilisters artikel *En miljöanpassad resepolicy gör skillnad*

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

Förmånsbilar ([B3V](#))

Analys i sammanfattning

Bilar är av tradition vanliga löneförmåner. Av de 173 kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät uppger 34 procent att de erbjuder förmånsbil till någon eller några som är 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 inte alls är så stort i städerna. De löneförmåner som arbetsgivare erbjuder visar vad de värdesätter. För att visa att de tar omställningen till hållbara transporter på allvar anser Gröna Bilister att kommunerna bör erbjuda andra förmåner än bilar, till exempel cyklar, elcyklar eller kollektivtrafikkort.

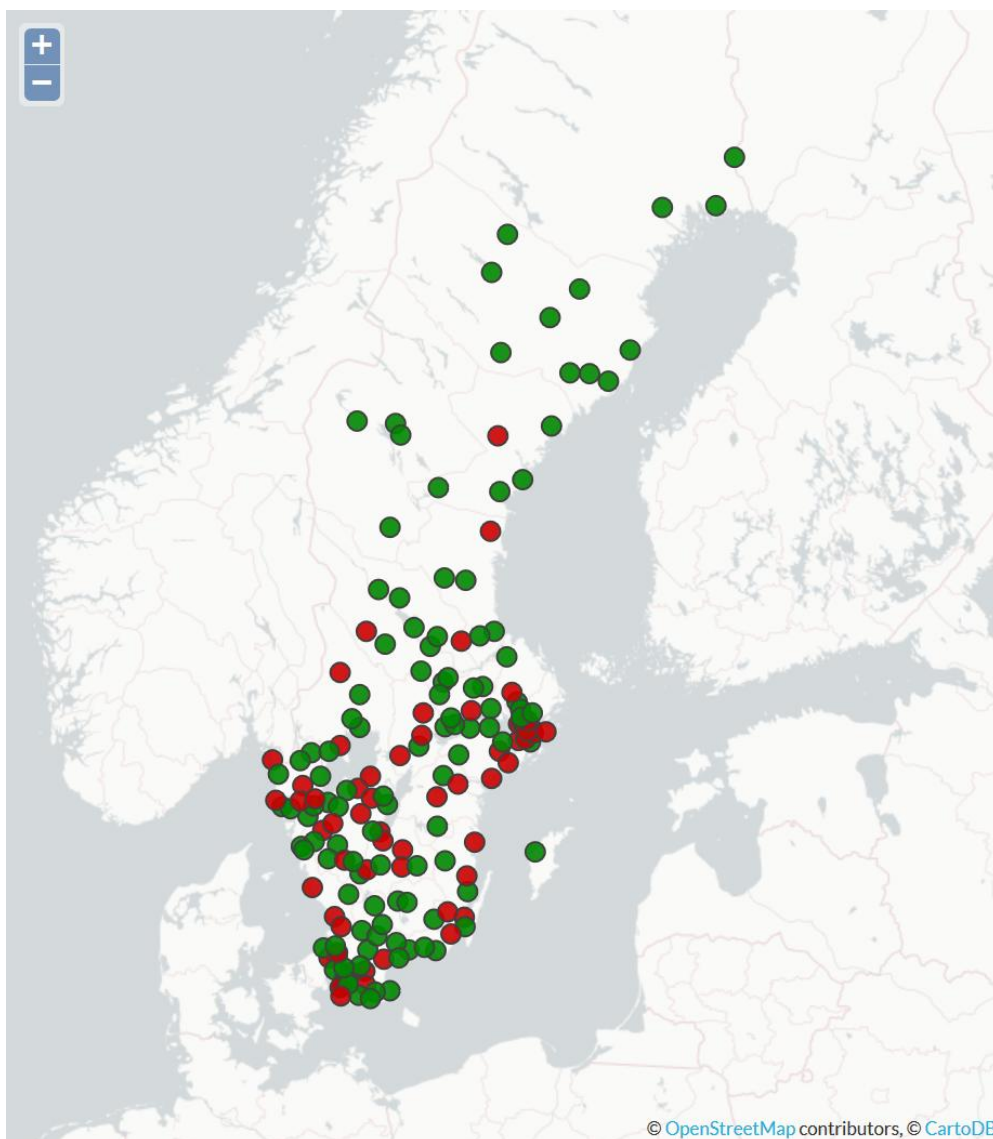
Bedömning



Trenden kan ej avgöras

Denna indikator visar om någon anställd inom kommunen eller i något kommunalt bolag har tillgång till förmånsbil. Gröna Bilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs en gång om året, senast hösten 2018. På grund av dålig 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 173 kommuner som inkommit under perioden 2014-2018. Av dessa svarande kommuner uppger 34 procent att de erbjuder förmånsbil.

I nedanstående [heat map](#) visas kommuner som erbjuder förmånsbil i rött och kommuner som inte gör det i grönt. De allra flesta kommuner som erbjuder förmånsbil ligger i södra Sverige, trots att behovet av bil oftast är mindre där.



På samma sätt som förmånsbilar av vanligare i söder trots att behovet av bil är större i norr är det slående att 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 [SKL:s kommungruppsindelning](#).

Procentuell andel av svarande kommuner som erbjuder förmånsbilar	
<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel</i>
A1. Storstäder	67
A2. Pendlingskommun nära storstad	42
B3. Större stad	44
B4. Pendlingskommun nära större stad	34
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	32
C6. Mindre stad/tätort	42
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	27
C8. Landsbygdskommun	11
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	30
RIKET	34

De löneförmåner som arbetsgivare erbjuder visar vad de värdesätter. För att visa att de tar omställningen till hållbara transporter på allvar anser Gröna Bilister 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 förmånscyklar eller tjänstecyklar som också kan användas privat. Det visar sig att det fortfarande är mycket vanligare att erbjuda bilar än cyklar som löneförmån.

Tjänstecyklar ([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 175 kommuner som svarat på Gröna Bilisters enkät uppger 14 procent att de erbjuder förmåncyklar till sina anställda, eller tjänstecyklar som också får användas privat. Det är mycket vanligare med sådana förmåner i storstäder och större städer än i andra typer av kommuner.

Bedömning

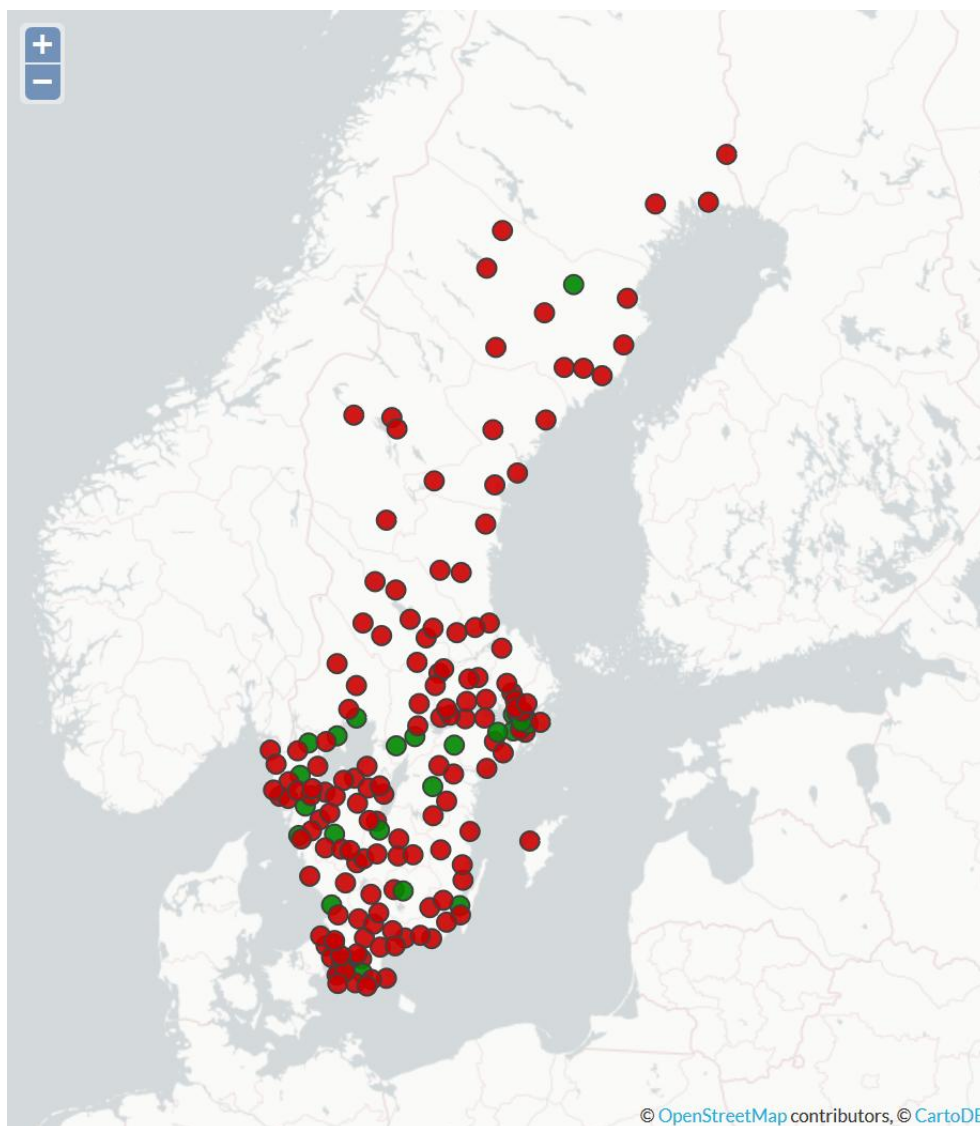


Trenden kan ej avgöras

Denna indikator visar om en grupp anställda inom kommunen eller i något kommunalt bolag erbjuds förmåncyklar eller tjänstecyklar som också får användas privat. Gröna Bilister hämtar dataunderlag via enkätfrågor till alla 290 kommuner. Dessa frågor ställs en gång om året, senast hösten 2018. På grund av dålig 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 175 kommuner som inkommit under perioden 2014-2018.

Av dessa svarande kommuner uppger 14 procent att de erbjuder cyklar som anställningsförmån. Detta ska jämföras med de 34 procent av de svarande kommunerna som erbjuder förmånsbilar.

I nedanstående [heat map](#) visas kommuner som erbjuder förmåncyklar eller tjänstecyklar som också får användas privat i grönt, och kommuner som inte gör det i rött. Alla kommuner som erbjuder förmåncyklar ligger i södra Sverige, med lilla Norsjö i Västerbotten som lysande undantag.



Skillnaden mellan stad och land är nästan lika slående som skillnaden mellan söder och norr. Detta framgår tydligt i nedanstående tabell, som visar andelen kommuner av olika typ som erbjuder förmånsbil. Kommunerna är indelade in enligt [SKL:s kommungruppsindelning](#). Det är mycket vanligare med förmånscyklar i storstäder (kommungrupp A1) och större städer (kommungrupp B3) än i alla andra kommuntyper.

En jämförelse med motsvarande tabell för förmånsbilar (sidan X) visar också att det är vanligare att erbjuda förmånsbilar än förmånscyklar i alla kommuntyper utom i storstäder och landsbygdskommuner (kommungrupp C8), där det är lika vanligt, åtminstone enligt det tillgängliga dataunderlaget.

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

Kommungrupp	Andel
A1. Storstäder	67
A2. Pendlingskommun nära storstad	21
B3. Större stad	39
B4. Pendlingskommun nära större stad	13
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	11
C6. Mindre stad/tätort	10
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	0
C8. Landsbygdskommun	11
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	0
RIKET	14

Att erbjuda förmånscyklar 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. Någon sådan effekt går tyvärr ännu inte att se på ett generellt plan (sidan X).

Det finns dock exempel på städer där en satsning på förmånscyklar tycks förändra resvanorna. Jönköpings kommun har genomfört en satsning på förmånscyklar, som även innefattar elcyklar. Jönköpings kommun har nyligen [utvärderat](#) denna satsning. Det visar sig att allt fler kommunanställda tar elcykeln istället 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 (sidan X).

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

Lästips

Gröna Bilisters artikel *Resvaneundersökningar från 160 kommuner visar var bilberoende kan brytas* <http://www.gronabilister.se/resvaneundersokningar-fran-160-kommuner- visar-var-bilberoendet-kan-brytas>