

Miljöavdelningen, Koncernkontoret

Västra Götalandsregionen

2021-03-31



## Uppföljning målområde transporter 2020

Mål i miljöplan 2017-2020	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020
Västra Götalandsregionens person- och varutransporter ska vara oberoende av fossil energi genom att minska koldioxidutsläppen med 80 procent från år 2006	- 57 %	- 65 %	- 66 %	- 67 %	- 57 %
Västra Götalandsregionens person- och varutransporter ska bedrivas energieffektivt	-	- 4 %	- 5 %	- 0 %	25 %

### Sammanfattning

Västra Götalandsregionens mål om fossiloberoende person- och varutransporter till 2020 uppnåddes inte. Den största delen av målet står kollektivtrafiken för, där målet följs upp genom koldioxidutsläpp per personkilometer. På grund av Covid-19 pandemin under 2020 har antalet kollektivtrafikresor minskat kraftigt samtidigt som trafiken bibehållits eller ökat för att minska trängsel.

Utöver kollektivtrafiken står tjänsteresor, ambulans och godstransporter för resterande del av fossiloberoendemålet för transporter.

Energieffektiviteten i person- och varutransporter har även den gjort ett stort hopp bakåt under 2020 på grund av Coronapandemin, med 25 % högre energiförbrukning per personkilometer, alternativt körd varutransport-km. Även här står kollektivtrafiken för den absolut största delen och beror på färre antal resande i kollektivtrafiken.

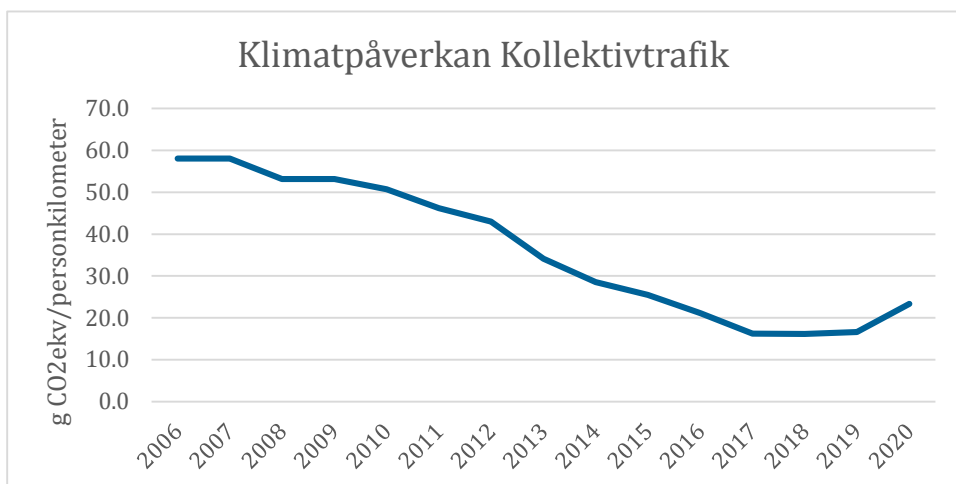
## Fossiloberoende

Västra Götalandsregionen har avslutat målperioden till 2020 och där det övergripande målet om fossiloberoende person- och varutransporter till 2020 inte uppnåddes. Trenden har de senaste åren pekat på allt lägre utsläpp per person-km för kollektivtrafiken, vilket bröts under 2020 på grund av Coronapandemin. Övriga transporter har dock fortsatt den minskande trenden.

## Kollektivtrafiken

Utsläppen av växthusgaser per personkilometer inom kollektivtrafiken har historiskt sett gjort en stor minskning jämfört med 2006. Tillbakagången i statistiken under 2020 beror på att antalet resenärer i kollektivtrafiken har minskat, samtidigt mängden kollektivtrafik hållits konstant och i vissa fall ökat för att minska trängsel på grund av Covid-19 pandemin.

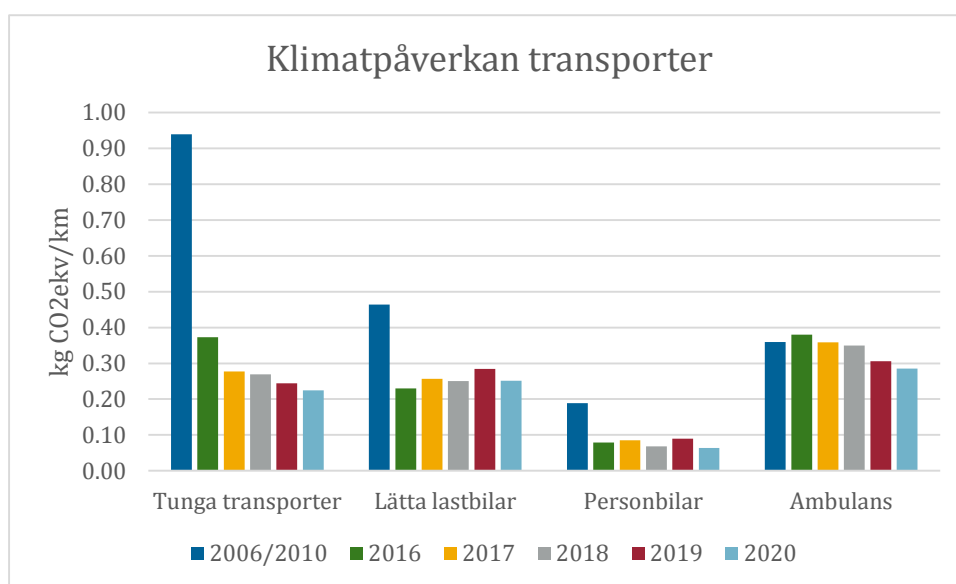
Mängden fossilfrihet i kollektivtrafiken kvarstår dock på samma nivå som 2019, med 98 procent av personkilometrarna som körs förnybart inklusive el. Kvarvarande fossilt drivmedel är i fartygstrafiken samt kinnekulletåget. För dessa finns planer på att elektrifiera alternativt köra på biodiesel framöver. Denna övergång kräver dock stora investeringar. Övrig trafik har helt övergått till biodrivmedel som biogas, biodiesel, och nu senast stora satsningar på elbussar. Under 2020 sattes 146 elbussar och 102 biogasbussar och resten biodiesel i drift i nya trafikavtal.



**Diagram 1.** Klimatpåverkan från kollektivtrafiken uttryckt i gram koldioxidekvivalenter per personkilometer. 2006 är satt som basår.

## Person- och varustransporter

Övriga transporter, det vill säga VGRs egna personbilar, lätta lastbilar och ambulanser, samt utvalda köpta transporttjänster (tvätt och material från material- och varudepå) med tunga fordon har alla minskat något jämfört med 2019. Vad gäller de totala koldioxidutsläppen genererar ambulanserna mer utsläpp än de tre andra transportkategorierna tillsammans då de kör långa sträckor och med hög andel fossilt.

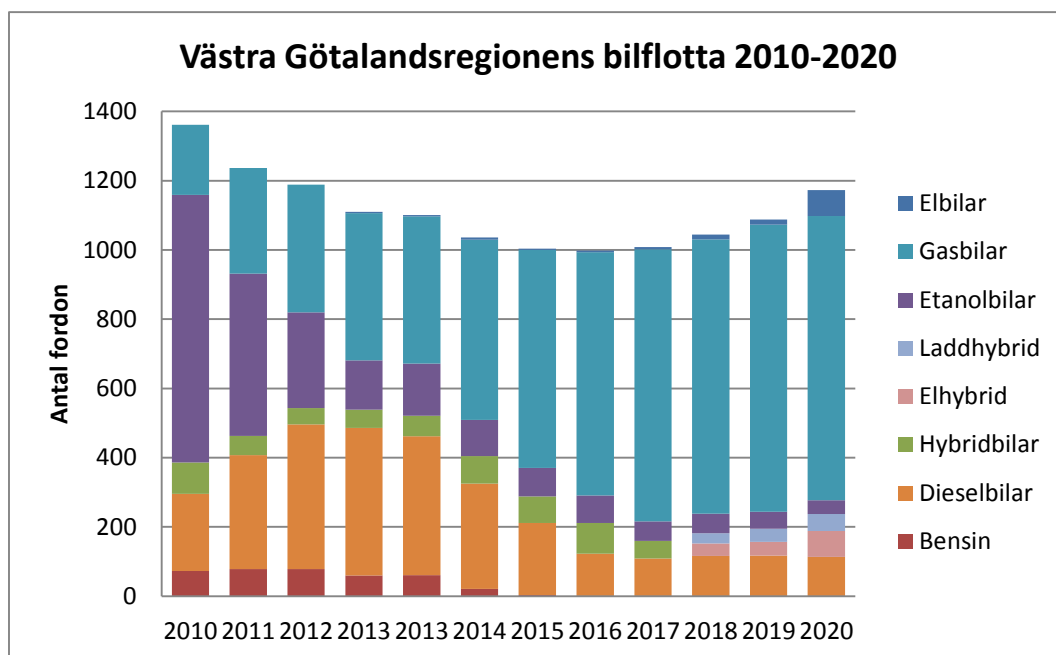


**Diagram 3.** Klimatpåverkan för transporter uttryckt i kilo koldioxidekvivalenter per kilometer för tunga och lätta godstransporter, personbilar och ambulanser.

Under 2020 har ambulansverksamheten på Södra Älvsborgs sjukhus testat att köra en del av sin fordonsflotta på biodiesel (HVO) vilket varit lyckosamt. Det finns begränsningar i hur många ambulansfordon som i dagsläget kan köra på biodiesel då det krävs både tankningsmöjligheter och en av leverantören godkänd motor. Detta innebär att koldioxidutsläppen från ambulanser är fortsatt hög då de flesta fortfarande körs på fossil diesel. Vi ser dock en positiv minskande trend vad gäller utsläppen för ambulanser och en potential i att fler ambulansfordon kan gå över till biodiesel.

Vid nyanskaffning av personbilar och lätta lastbilar prioriteras enligt miljöplanen 2017-2020 biogas-, laddhybrid- eller rena elfordon i första hand. Om en verksamhet ser ett behov av en annan fordonstyp måste verksamheten söka dispens för det från servicedirektören. Undantag från denna prioritering görs endast om avstånd till möjlighet att tanka gas är först stort och om körmönstret inte passar för elbil eller att det inte finns möjlighet att lösa laddning. I praktiken innebär detta undantag i stort sett endast för lätta lastbilar som kör godstransport där cirka 40 procent körs med gas och resterande på diesel, bensin eller HVO. Anledningen till detta är främst den ökade vikten som gastanken utgör och som begränsar fraktmöjligheter av de exempelvis hjälpmedel som fraktas med lätta lastbilar.

Under 2020 gjordes en satsning på fler rena elbilar i VGRs fordonsflotta. Vid årsskiftet fanns 75 rena elbilar utplacerade och några veckor senare var över hundra elbilar i tjänst i VGRs olika verksamheter. Denna satsning var möjliggjord tack vare ett samarbete mellan regionservice, västfastigheter och koncernkontoret. Cirka 170 laddplatser finns utplacerade vid VGRs fastigheter för att möjliggöra laddning för egna tjänstefordon, men också för personal och besökare. Efterfrågan på egna bilar har ökat något, medan den största andelen fortfarande är gasbilar.



**Diagram 2.** Personbilar och lätta lastbilar fördelat per drivmedelstyp 2010-2020.

Vad gäller godstransporter har klimatpåverkan från både lätta och tunga transporter minskat sedan 2010. Egna lätta lastbilar går på biogas, biodiesel och till viss del fossilt drivmedel beroende på tank- och lastmöjligheter. Köpta tunga transporter går till stor del på biodiesel. Under 2020 skrevs dock avtal på tre till tunga transportslingor för Hjälpmedelscentralen som från 2021 kommer att köras på biogas. Sedan några år tillbaka körs två ytterligare slingor för Regionservice med tunga gaslastbilar.

## Tjänsteresor

För uppföljning av tjänsteresor var god se dokument uppföljning av klimatväxlingsprogram 2020.

## Energieffektivitet

Energieffektiviteten för kollektivtrafiken har mellan 2006 och 2019 gjort små svängningar, men med ett stort hopp i negativ riktning under 2020 pga Covid-19. På längre sikt spås energieffektivitet per personkilometer öka, då elektrifierade bussar är mer energieffektiva. Även andra miljömål satta för kollektivtrafiken följer den planerade elektrifieringen. Om det inte elektrifieras i den omfattning som planerats för så kommer inte heller några av de andra underliggande målen för utsläpp av kväveoxider, partiklar eller buller att nås.

Energieffektiviteten för godstransporter har pendlat lite upp och ned sedan basåret 2010. Arbete pågår kopplat till den framtagna logistik- och försörjningsstrategin innehållande strategier och handlingsplan med syfte bland annat att effektivisera de logistiska flödena, samt minska miljöpåverkan av dessa.

	2006/2010	2016	2017	2018	2019	2020
Kollektivtrafik (kWh/personkm)	0,267	0,276	0,266	0,263	0,277	0,344
Tunga transporter (kWh/km)	3,09	3,18	3,17	3,06	2,91	3,16

**Tabell 1.** Energieffektivitet i kollektivtrafiken uttryckt i kWh per personkilometer för basåret 2006 och framåt, samt energieffektivitet för tunga transporter mätt i kWh per kilometer från 2010 och framåt.

## Mer information

- Hittar du på [intra.vgregion.se/uppfoljningmiljo](http://intra.vgregion.se/uppfoljningmiljo) eller [www.vgregion.se/uppfoljningmiljo](http://www.vgregion.se/uppfoljningmiljo)  
Har du frågor kring resultatet? Kontakta miljöstrateg Anna Teghammar, [anna.teghammar@vgregion.se](mailto:anna.teghammar@vgregion.se)