

Miljöavdelningen, Koncernkontoret

Västra Götalandsregionen

2018-04-05



## Uppföljning målområde transporter 2017

Mål i miljöplan 2017-2020	Utfall 2016	Utfall 2017	Trend
Västra Götalandsregionens person- och varutransporter ska vara oberoende av fossil energi genom att minska koldioxidutsläppen med 80 procent från år 2006	- 57 %	- 65 %	●
Västra Götalandsregionens person- och varutransporter ska bedrivas energieffektivt	-	- 4 %	

### Sammanfattning

Västra Götalandsregionen har som mål att person- och varutransporter ska vara fossiloberoende till 2020. Koldioxidutsläppen har minskat med 65 procent jämfört med 2006 och trenden är positiv med minskade utsläpp jämfört med 2016.

Kollektivtrafiken står för den största delen av klimatutsläppen, medan ambulans, godstransporter och tjänsteresor står för en mindre del.

Energieffektiviteten i person- och varutransporter har minskat med 4 procentenheter jämfört med 2016. Kollektivtrafiken står för 96 procent av den

totala energikonsumtionen för transporter och således för den största del av energieffektiviseringen.

## Fossiloberoende

Västra Götalandsregionen har ett mål till 2020 där person- och varustransporter ska vara fossiloberoende, vilket innebär en relativ minskning av koldioxidutsläppen med 80 procent jämfört med 2006. Med relativ minskning menas utsläppen per personkilometer för kollektivtrafiken och per körd kilometer för övriga transportslag. År 2017 låg minskningen på 65 procent vilket är en positiv trend jämfört med 2016.

## Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken står för 87 procent av klimatutsläppen från Västra Götalandsregionens transporter som räknas med i fossiloberoendemålet.

Närmare 95 procent av kollektivtrafiken körs med förnybara drivmedel. För att minska utsläppen av koldioxid ytterligare krävs att drivmedel med en hög reduktion av koldioxid premieras. För att lyckas med detta har Västtrafik tillsammans med branschen arbetat fram möjligheten att ställa krav på nettoreduktion av koldioxid.

Utsläppen av koldioxid per personkilometer i Västtrafik var under 2017 knappt 13 g, exklusive fartygstrafiken. Till och med år 2017 har koldioxidutsläppen minskat med 72 procent jämfört med 2006.



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

Fortsatt är det en utmaning att miljöanpassa fartygstrafiken, som idag har en betydligt högre andel fossilt drivmedel jämfört med övrig trafik. Fartygstrafiken står för en liten del av resandet, men för en stor del av utsläppen. Under 2016 och 2017 pågick ett test i Öckerö kommun att köra ett fartyg på förnybar diesel

(HVO), vilket minskade koldioxidutsläppen med närmare 90 procent jämfört med fossil diesel. Testet har visat att det är fullt möjligt att övergå till 100 procent förnybart drivmedel utan några driftsstörningar eller tekniska problem, men att det innebär en fördyring av drivmedlet. Efter projektavslutet har fartyget återgått till att köra fossil diesel med en förnybar andel på 5 procent.

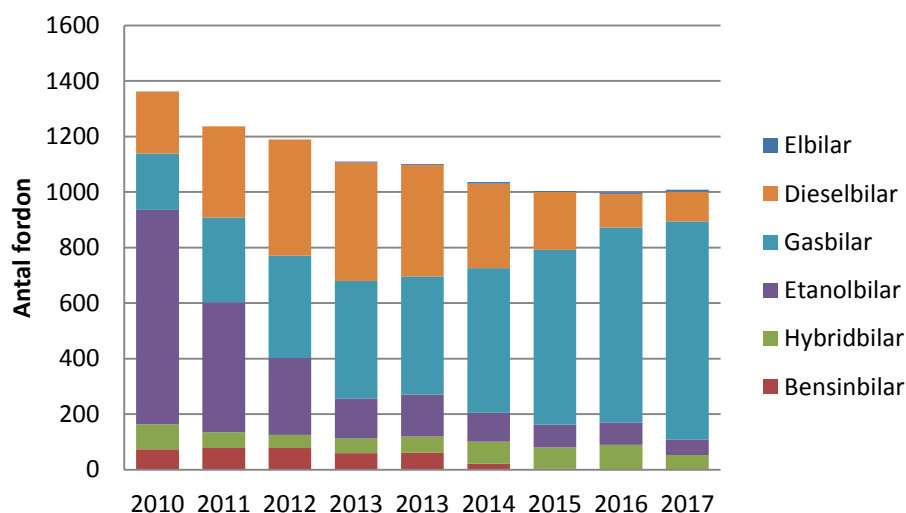
Ett fartyg för trafikering i Göta Älv har avropats från Västtrafiks ramavtal. Fartyget kommer att vara hybridiserat och körs cirka hälften av drifttiden på el. Detta fartyg förväntas vara i drift vid tidtabellskiftet december 2018.

En miljö- och klimatstrategi har arbetats fram för att nå miljö- och klimatmålen, vilken går på remiss under 2018.

## Person- och varustransporter

Utvecklingen mot fler fordon som går på förnybart drivmedel är fortsatt positiv. Knappt 800 av Västra Götalandsregionens 1000 verksamhetsbilar samt poolbilar är gasfordon. Biogas köps in till gasbilarna enligt grön el-principen. 6 fordon i fordonsflottan är fulllektriska elbilar, cirka 50 är hybridbilar och 50 är etanolbilar.

Västra Götalandsregionens bilflotta 2010-2017



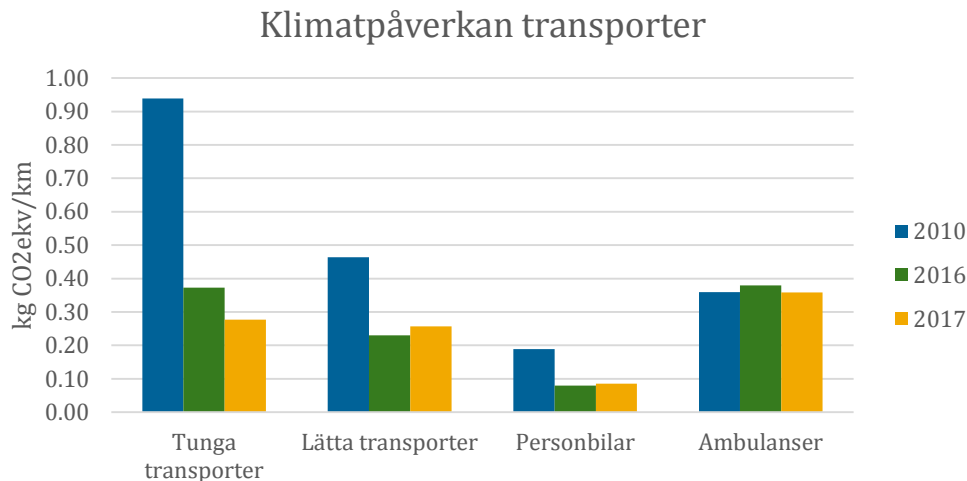
**Diagram 2.** Personbilar och lätta lastbilar fördelat per drivmedelstyp 2010-2016.

Vid nyanskaffning av personbilar och lätta lastbilar prioriteras och aktivt väljs gas-, laddhybrid- eller elfordon i första hand. Om en verksamhet har behov av en annan fordonstyp måste verksamheten söka dispens för det från servicedirektören.

El-laddstolpar finns nu installerade på 13 spridda geografiska platser, i nära anknytning till fastigheter ägda av Västfastigheter. 85 laddinfrastrukturplatser för

VGR:s tjänstebilar och korttidsleasingbilar finns uppmonterade. Detta innebär ökade möjligheter för fler elbilar i tjänstebilsflottan.

Ett nytt avtal kring ambulanser kom till stånd under 2017. Tekniska begränsningar som att det inte fanns gasfordonsmodeller att tillgå för att bygga ambulanser på omöjliggjorde inköp av gasmodeller och ambulanserna kommer tills vidare att köra på diesel.



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

## Tjänsteresor

Programmet för klimatväxling utfördes för andra året i rad med syfte att styra bort från resor med privat bil i tjänsten samt tjänsteresor med flyg. Investeringar från klimatväxlingen har gått till bland annat elcyklar som placerats ut i verksamheterna.

Inrikes flygresande i tjänsten har minskat med 14 procent jämfört med 2016, samtidigt som utrikes flygande har ökat. Resande med privat bil i tjänsten ligger kvar på i stort sett samma nivå som år 2016.

Cirka 45 procent av tjänsteresorna med bil utfördes med privat bil och resterande med tjänstebil. Andelen med privat bil är en minskning jämfört med 2016, det finns dock viss osäkerhet i dessa siffror.

Ett flertal förvaltningar har egna mål i att minska resandet med privat bil i tjänsten. Exempel på genomförda åtgärder är kartläggningar, dialoger med chefer och verksamheter som reser mycket, tematräffar, utökad användning av videokonferenser och resvaneundersökningar.

Under året beslutades en ny Rese- och mötespolicy för Västra Götalandsregionen, som gäller alla anställda och förtroendevalda inom samtliga förvaltningar och bolag.

## Energieffektivitet

Energieffektiviteten för kollektivtrafiken har ökat med 4 procent jämfört med 2016. Energianvändningen år 2017 för kollektivtrafiken var 0,25 kWh per personkilometer. Målet är att minska energianvändningen med 25 procent år 2025 jämfört med 2010. Energianvändningen har legat på ungefär samma nivå sedan år 2010. Energianvändning för ett fordon påverkas av många faktorer, t ex framkomlighet, framdrivningsteknik, AC och IT-system. Därmed behövs energibesparingsåtgärder inom flera olika områden. Västtrafik ser svårigheter att nå målet.

Energieffektiviteten för godstransporter ligger kvar på samma nivå som 2016, med en liten minskning jämfört med 2010.

	2006/2010	2016	2017
Kollektivtrafik (kWh/personkm)	0,267	0,276	0,266
Tunga transporter (kWh/km)	3,09	3,18	3,17

**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)