

Växthusgasutsläpp från kommersiell busstrafik 2025 – kortversion

Detta är en nedkortad sammanfattning av underlaget. Besök sverigesbussforetag.se för att ta del av hela underlaget inklusive komplett data kring drivmedel, körsträcka och beläggning.

Bakgrund

Sveriges Bussföretag har identifierat att de källor som historiskt funnits tillgängliga vad gäller växthusgasutsläpp från kommersiell linjetrafik, exempelvis express- och flygbussar som bedrivs på kommersiell grund, inte har speglat den svenska kontexten. Det grundar sig framför allt i den svenska reduktionsplikten och att olika typer av biodrivmedel är vanligt förekommande även i den kommersiella busstrafiken.

Fem bussföretag, som representerar en majoritet av den kommersiella busstrafiken, har bidragit med uppgifter. Dessa företags trafik representerar 69% av det totala antalet fordonskilometer som utförs av den kommersiella busstrafiken i Sverige respektive 75% av transportarbetet enligt statistik från Trafikanalys.

2024 sänktes reduktionsplikten för drivmedel så att reduktionspliktig diesel minskade klimatutsläppen med 6 % jämfört med helt fossilt drivmedel. 1 juli 2025 höjdes kravet till 10 % medan det för 2022 och 2023 var 30,5 %.

Sveriges Bussföretags målsättning är att ta fram ett uppdaterat underlag vart tredje år och jämförelsesiffror finns från de tidigare underlagen gällande 2019 och 2022.

Uppdrag

Sveriges Bussföretag har gett Magnusson Miljökonsult och Utbildning AB i uppdrag att uppdatera beräkningen av klimatgasutsläpp från den kommersiella busstrafiken i Sverige.

Syftet är att ge en rättvisande bild av klimatgasutsläpp per personkilometer för jämförelse av den kommersiella busstrafikens klimatpåverkan med andra transportslag.

Indata från trafikföretagen

Fem trafikföretag som bedriver kommersiell trafik har redovisat följande data för sin kommersiella busstrafik:

- Drivmedel
- Medelförbrukning av drivmedel
- Körsträcka
 - Kilometerproduktionen ökade från 2019 till 2022 främst på grund av tillkommande företag med hög kilometerproduktion i underlaget
- Medelbeläggning i fordonen

Beräkning

Beräkningarna för 2025 har utförts baserade på trafikföretagens uppgifter om kilometerproduktion och resande för 2025 och Energimyndighetens uppgifter för 2025.

Utsläppen per trafikföretag har först beräknats som:

Utsläppsvärde för drivmedel [g CO_{2eq}/MJ] * Körsträcka [km] * drivmedelsförbrukning [l/km] * drivmedlets energiinnehåll [MJ]/liter]

För att beräkna utsläppet per personkilometer:

Alla trafikföretagens sammanlagda utsläpp / totala transportarbetet [personkilometer]

Resultat

ÅR	Trafikarbete [miljoner personkm/år]	Utsläpp [ton CO _{2eq} /år]	Utsläpp g CO _{2eq} /personkm
2019	333	5 459	16 (3 – 27)
2022	771	11 817	15 (4 – 26)
2025	684	16 277	24 (2 – 33)

Värden inom parentes visar spridningen mellan olika trafikföretag.

Företag som använder HVO uppvisar betydligt lägre utsläpp än de som använder reduktionspliktig diesel. För de sträckor där HVO används ligger utsläppet per personkilometer på 2 – 4 g CO_{2eq}/pkm, medan de som drivs av reduktionspliktig diesel har värden på 29 – 33 CO_{2eq}/pkm med undantag för en verksamhet som motsvarar 0,5% av det totala persontrafikarbetet och har betydligt lägre medelbeläggning.