

VAD KOSTAR FORDONSÄGANDET EGENTLIGEN?



Inledning

Vad det kostar att äga ett fordon beror på många olika faktorer, till exempel hur länge fordonet ska ägas, vilken typ av fordon det är, vilket drivmedel det använder och hur stor värdeminskningen blir. Det viktiga är att försöka hitta de faktorer som gör störst skillnad på totalkostnads-kalkylen, förkortad TCO (Total Cost of Ownership), och sedan analysera kostnader för de olika fordon som kan uppfylla kraven som ni ställer i er verksamhet.

En TCO kan vara ett mycket bra verktyg för att få en bild av vad det egna fordonsägandet kan tänkas kosta. Det är dock en metod som ofta är förknippad med många antaganden som snabbt kan förändras. Drivmedelspriset är ett bra exempel på en sådan förutsättning. Även serviceavtal och försäkringar kan skilja sig från fall till fall. Innan ett investeringsbeslut tas är det därför viktigt att göra en TCO tillsammans med återförsäljaren för att få de senaste och mest anpassade siffrorna för just er verksamhet. I det här materialet vill vi framförallt visa på att TCO:er kan vara till hjälp för att fatta mer välinformerade beslut och visa på några av de mer generella slutsatserna som vi dragit i arbetet med TCO:er. I det här materialet ges vägledning kring under vilka förutsättningar olika fossilfria drivmedel faller bäst ut ekonomiskt och vilka faktorer som påverkar totalkostnads-kalkylen mest. Därför utgår det här materialet från tre olika fordonsegment – personbilar, lätta lastbilar och tunga lastbilar. Dessa tre kan sedan delas in i flera underkategorier beroende på storlek, kaross och användningsområde, vilket dock inte görs i detta material.

För att förenkla materialet jämförs personbilar i mellansegmentet, lätta lastbilar med drygt 11 m³ lastutrymme och en treaxlad tung lastbil med totalvikt på 28 ton. Genom att jämföra en mindre personbil, en större lätt lastbil och en vanlig typ av tung lastbil kan vi få en uppfattning om hur förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika typer av fordon.

I materialet tas även hänsyn till ökande drivmedelspriser. För att göra detta har historisk data använts från nationella drivmedelsleverantörer från 2015 till 2023. Prisökningarna redovisas i tabell 1 och för samtliga undersökta fall har aktuella drivmedelspriser från januari 2024 använts som grundpris. Priserna kommer från OKQ8 Företag för samtliga alternativ utom FAME, el och vätgas som hämtats från Circle K. Priser för laddning har viktats till 5 procent publik laddning och 95 procent hemmaladdning.



Tabell 1: Historisk och antagen prisökning för drivmedel

Drivmedel	Genomsnittlig prisökning sedan 2015
Reduktionspliktsbensin	5 %
Reduktionspliktsdiesel	7 %
HVO100	9 %
B100/RME100 & E85	5 %
Fordonsgas	5,5 % ¹
EI	6 % ²
Vätgas	0 % ³

¹ CO₂-skatten på biogas ej inräknad. Skatten infördes 2023 och förväntas avskaffas under 2024.

² Priset för hemmaladdning har antagits vara 1,6 kronor exklusive moms och inklusive elskatt, elpris och elnätsavgift. Detta stämmer väl med historiska priser för en mindre företagskund i elområde 3 med Vattenfall som elnätsbolag.

³ Ingen prisökning antas, då minskade produktionskostnader och ökad marknadsmognad kan förväntas bidra till att hålla priset relativt konstant de kommande åren. Vätgasen hade i januari 2024 ett pris på cirka 72 kr/kg exklusive moms.

I början av perioden 2015–2023 var drivmedelspriserna relativt stabila, medan de mot slutet ökade på grund av ett osäkert omvärldsläge och höjd reduktionsplikt. Denna modell med en procentuell årlig ökning speglar en sådan utveckling relativt väl, då priserna ökar allt snabbare. År 2024–2026 förväntas en betydligt lägre prisbild jämfört med 2023, främst på grund av sänkt reduktionsplikt (med en högre klimatpåverkan som följd) samt avskaffad koldioxidskatt på biogas. Sveriges åtagande gentemot EU om sänkt klimatpåverkan till 2030 och 2040 ligger dock fast, vilket bör innebära kraftfulla åtgärder mellan 2027 och 2033 med stigande priser som följd. De fordon som nu ska köpas in kan alltså förväntas möta en liknande utveckling med drivmedelspriser som först ökar långsammare för att sedan öka snabbare. Därmed bedöms den genomsnittliga prisökningen i tabell 1 vara en rimlig uppskattning.



Tabell 2 visar de faktorer som påverkar ägandekostnaden mest inom de olika fordonsegmenten.

Tabell 2: Främsta faktorer som påverkar ägandekostnaden i olika segment

Personbil	Lätt lastbil	Tung lastbil
Värdeminskning	Värdeminskning	Värdeminskning
Drivmedelspris och förbrukning	Drivmedelspris och förbrukning	Drivmedelspris och förbrukning
Skatt	Skatt	

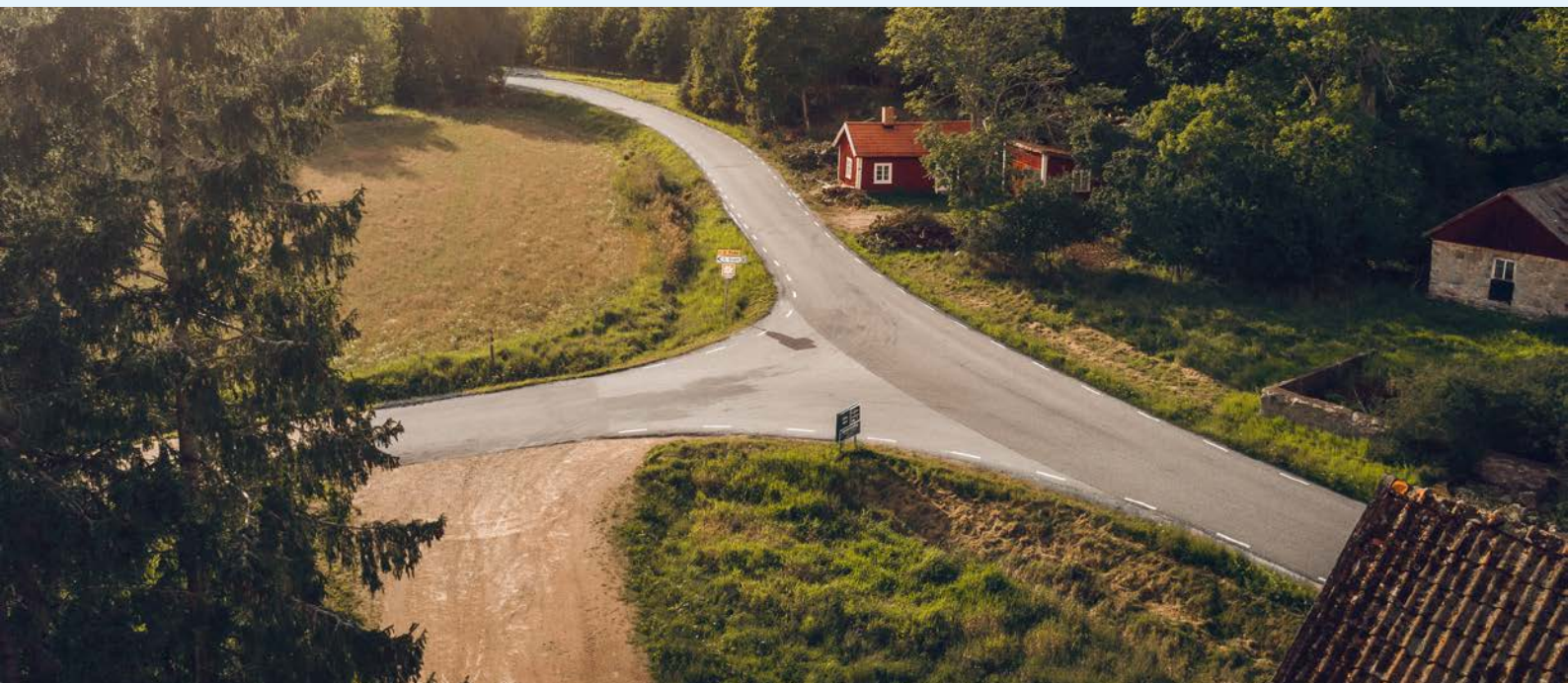
I samtliga fall får rörliga kostnader som drivmedel alltid ett större genomslag vid längre körsträckor, större fordon och längre ägandetid.

Rörliga kostnader som drivmedel får alltid ett större genomslag vid längre körsträckor, större fordon och längre ägandetid!

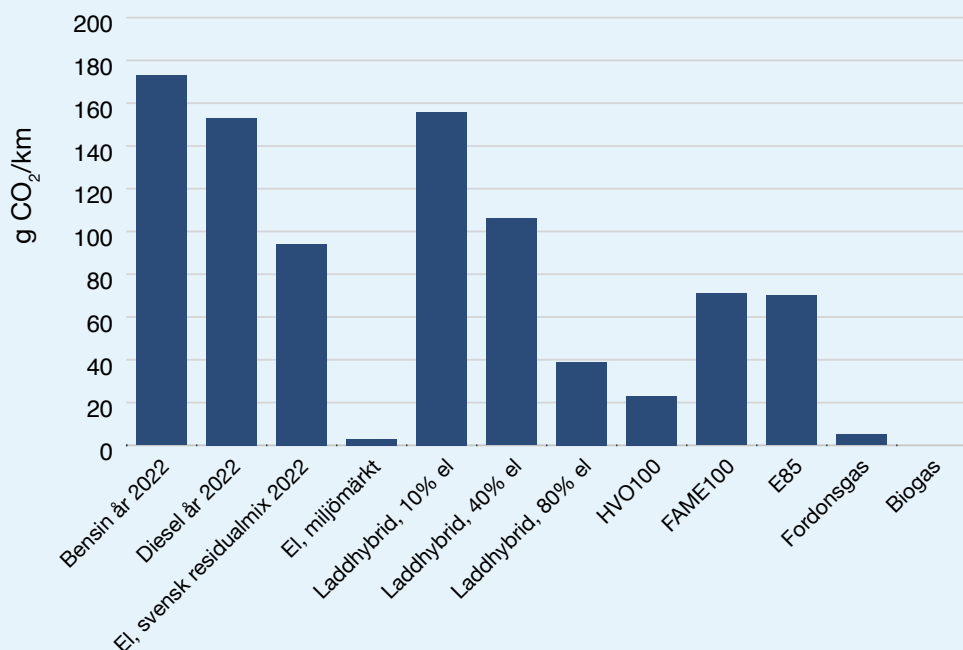
Värdeminskning

Med värdeminskning menas skillnaden mellan inköpspris och försäljningspris av fordonet.

I detta material antar vi att alla fordon minskar procentuellt lika mycket i värde, vilket betyder att en dyrare bil får en större värdeminskning räknat i kronor. Detta är till viss del en förenkling som påverkar mest i början av bilens livslängd och därmed under korta ägandeperioder. Värdeminskningen är en stor osäkerhet eftersom den utgör en stor del av totalkostnaden och framtida värdeminskning till stor del beror på omvärldsutveckling och styrmedel. För att åskådliggöra kostnaden fördelas den sedan per mil eller per år i detta material.



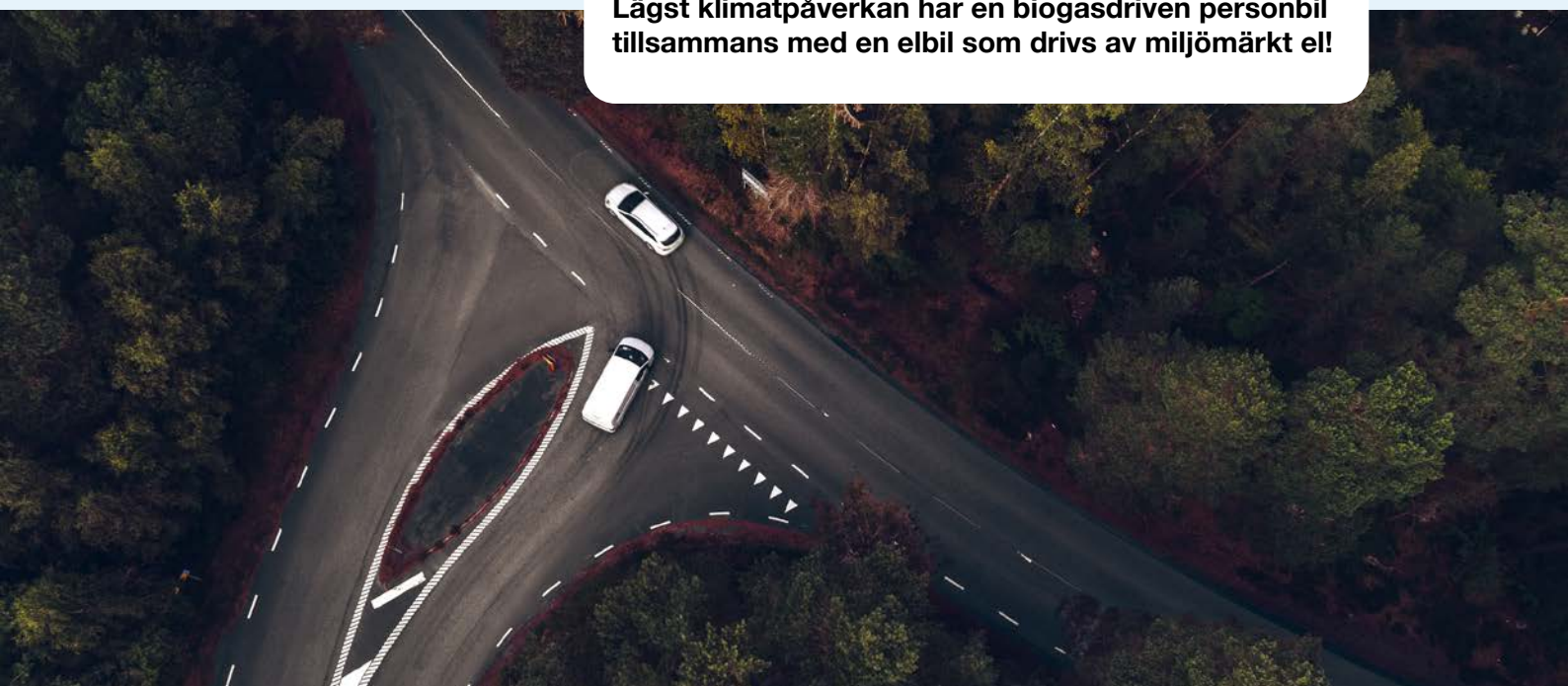
Koldioxidutsläpp per drivmedel



Figur 1. Klimatpåverkan i CO₂-ekvivalenter från drivmedel för en personbil baserat på klimatpåverkan för svensksålda drivmedel år 2022.

Högst klimatpåverkan har fossil bensin och diesel tillsammans med en laddhybrid om den endast laddas i låg utsträckning. Lägst klimatpåverkan har en biogasdriven bil tillsammans med en elbil som drivs av miljömärkt el. Laddhybriden antas köra på svensk genomsnittsel och behöver köra en mycket stor del på el laddad från elnätet för en klimatpåverkan jämförbar med biodrivmedel eller elbil. Eftersom laddhybrider som regel har korta körsträckor på el och laddar långsamt kräver detta att det allra mesta av bilens körning utgörs av korta körsträckor med långa pauser med laddmöjlighet där chauffören kommer ihåg att ladda fordonet. Figuren inkluderar inte klimatpåverkan från tillverkning av elbilsbatterier som ofta är cirka 10-20 g CO₂/km beroende på antaganden kring beräkningar och tillverkningsförhållanden. Figuren inkluderar inte heller klimatpåverkan från tillverkning av övriga delar av fordonet men denna kan antas vara snarlika för de olika drivmedlen.

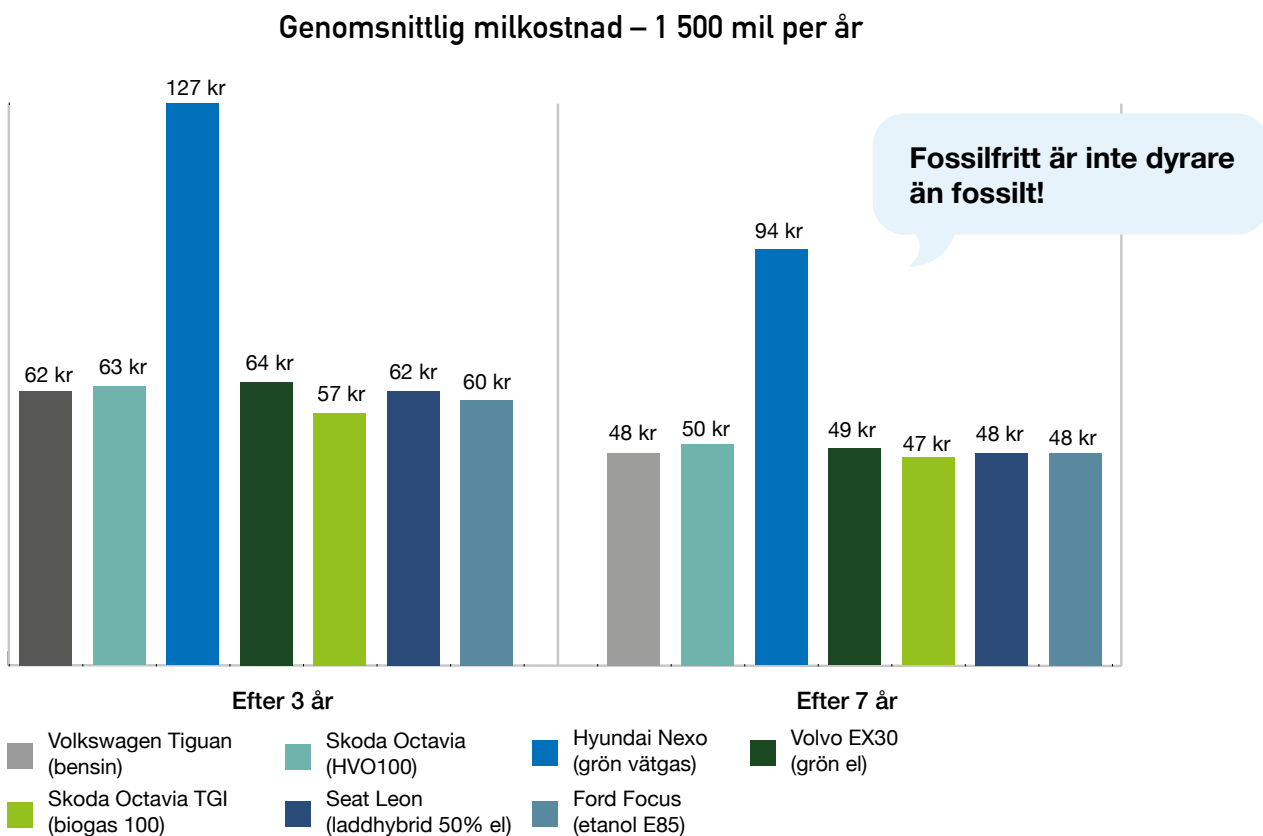
Lägst klimatpåverkan har en biogasdriven personbil tillsammans med en elbil som drivs av miljömärkt el!



Personbilar

Slutsatser – Personbilar

För stora bensin- och dieslbilar blir den förhöjda koldioxidskatten kostsam om bilen ägs kort tid och körs lite. Laddhybrider bör köras minst cirka 1 000 mil om året på el för att vara gångbara ekonomiskt. De behöver dock köra på minst cirka 75 procent el för en klimatpåverkan jämförbar med höginblandade förnybara drivmedel. Rena elbilar bör köras minst cirka 1 500 mil per år för att väga upp den högre inköpskostnaden. Längre ägandetid är fördelaktigt för en helt eldriven bil.



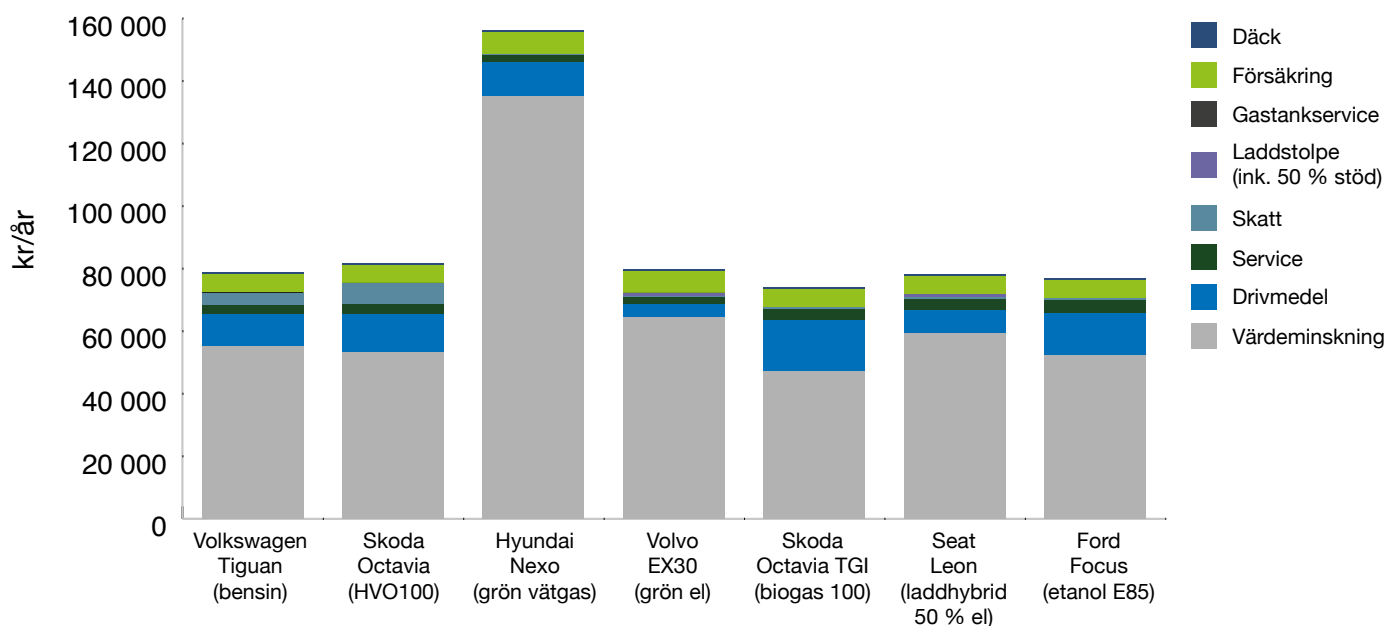
Figur 2. Kostnad per mil för en personbil som kör 1 500 mil per år under en period på tre eller sju år. Vid sju års ägandetid börjar övriga kostnader, framför allt drivmedel, spela en större roll eftersom det mesta av värdeminskningen sker innan det.

Bilarna har valts ut genom att ta en medeltung bil i respektive viktklass i ADDA:s fordonsavtal – billigast bil som uppfyller kraven automatväxel, tvåhjulsdraft, längd på minst 4,2 meter och fyra passagerare. Vidare ska elbilar ha en räckvidd om minst 30 mil (WLTP), CCS-laddning om minst 75 kW och typ 2-laddning med minst 11 kW. Bilarna i figur 2 antas köra 1 500 mil per år och minska i värde med 20 procent per år. Laddhybriden kör halva sträckan på el om inget annat anges. För kortare ägandetider som tre år är värdeminskningen den största delen av bilens kostnad. Detta gäller även för längre ägandetider som fem eller sju år. Observera att uträkningarna för biogasbilen inkluderar koldioxidskatt för biogas. Den förväntas ta bort under 2024, vilket sänker milkostnaden med cirka 2 kronor.



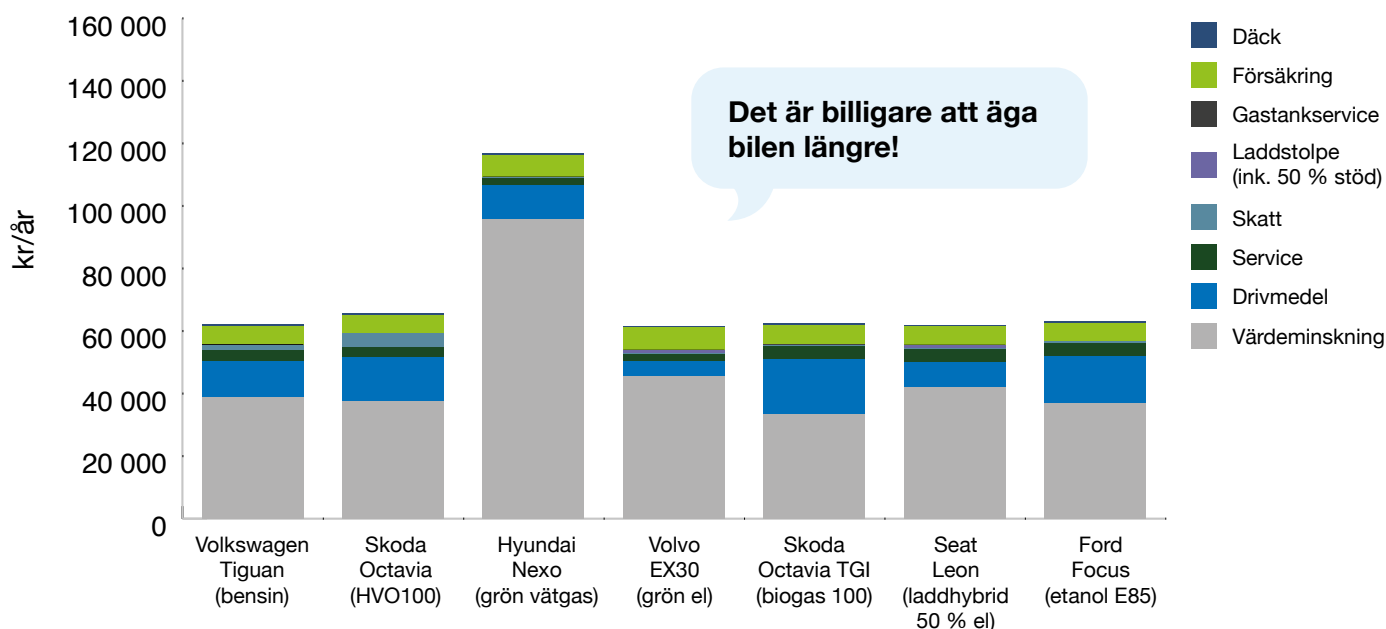
En laddhybrid som bara kör 50 procent på el har hög klimatpåverkan, se figur 1.

Genomsnittlig årskostnad 3 års innehavstid – 1 500 mil per år



Figur 3. Kostnad per år under 3 år för en personbil som kör 1 500 mil per år. Förutom vätgasbilen är skillnaden i totalkostnad liten. Totalkostnaden är högre än vid längre innehavstid och värdeminskningen utgör större del av totalkostnaden.

Genomsnittlig årskostnad 7 års innehavstid – 1 500 mil per år

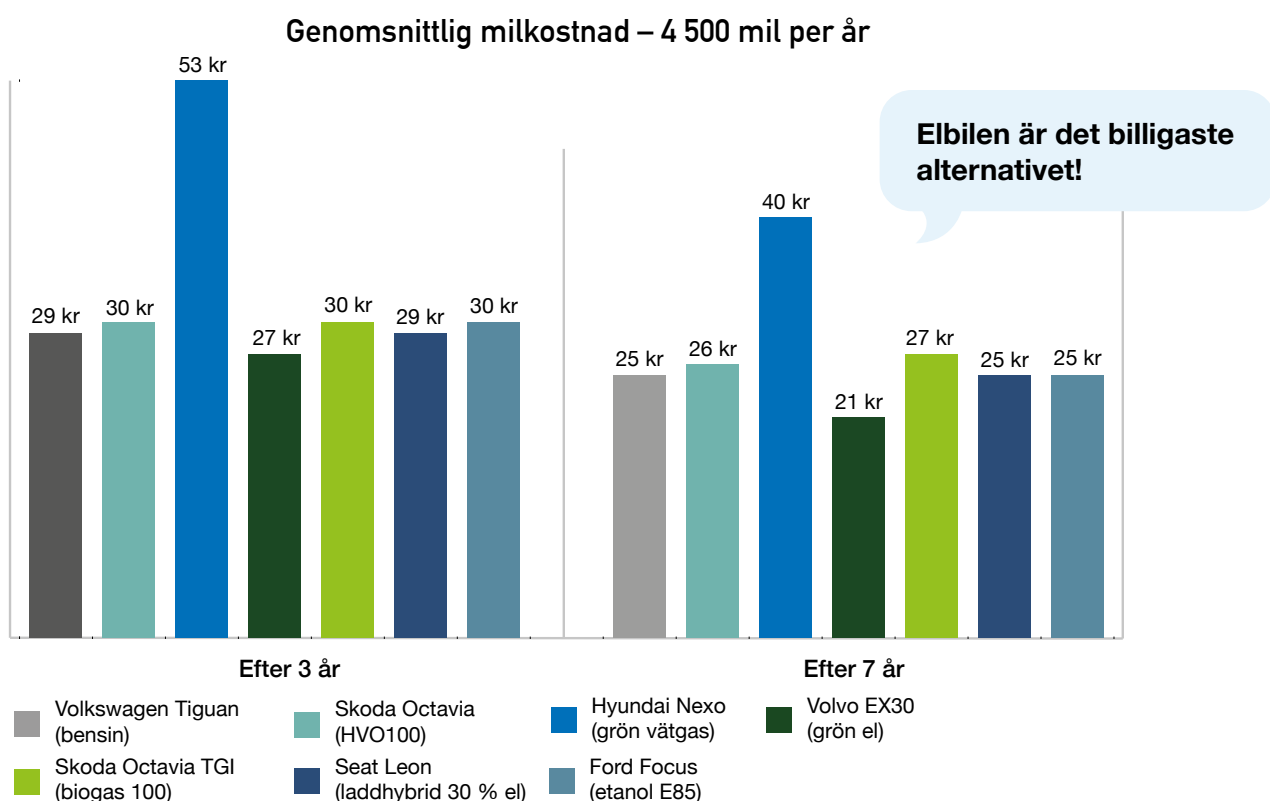


Figur 4. Kostnad per år under 7 år för en personbil som kör 1 500 mil per år. Förutom vätgasbilen är skillnaden i totalkostnad liten. För samtliga alternativ står värdeminskningen för en majoritet av kostnaden.



De största skillnaderna mellan de olika drivmedelsalternativen i figur 3 och figur 4 är fordons-skatten och värdeminskningen. Fordonsskatten är en större kostnads-post för bensin- och dieseldrivna modeller. Detta beror på den malusskatt som tas ut på fossilt drivna fordon under 3,5 tons totalvikt. Den förhöjda skatten varar i tre år och har relativt liten påverkan på totalkostnaden, särskilt vid lite längre ägandetid.

Värdeminskningen för bilarna som är utrustade med endast förbränningsmotor är jämförbar sinsemellan. Värdeminskningen är betydligt högre för framförallt den vätgasdrivna bilen men även för den helt eldrivna bilen, eftersom de är dyrare i inköp. Denna skillnad mellan bilar med och utan förbränningsmotor blir mindre ju längre bilen ägs, eftersom el- och vätgasbilens höga värdeminskning i början sprids ut på en längre period.

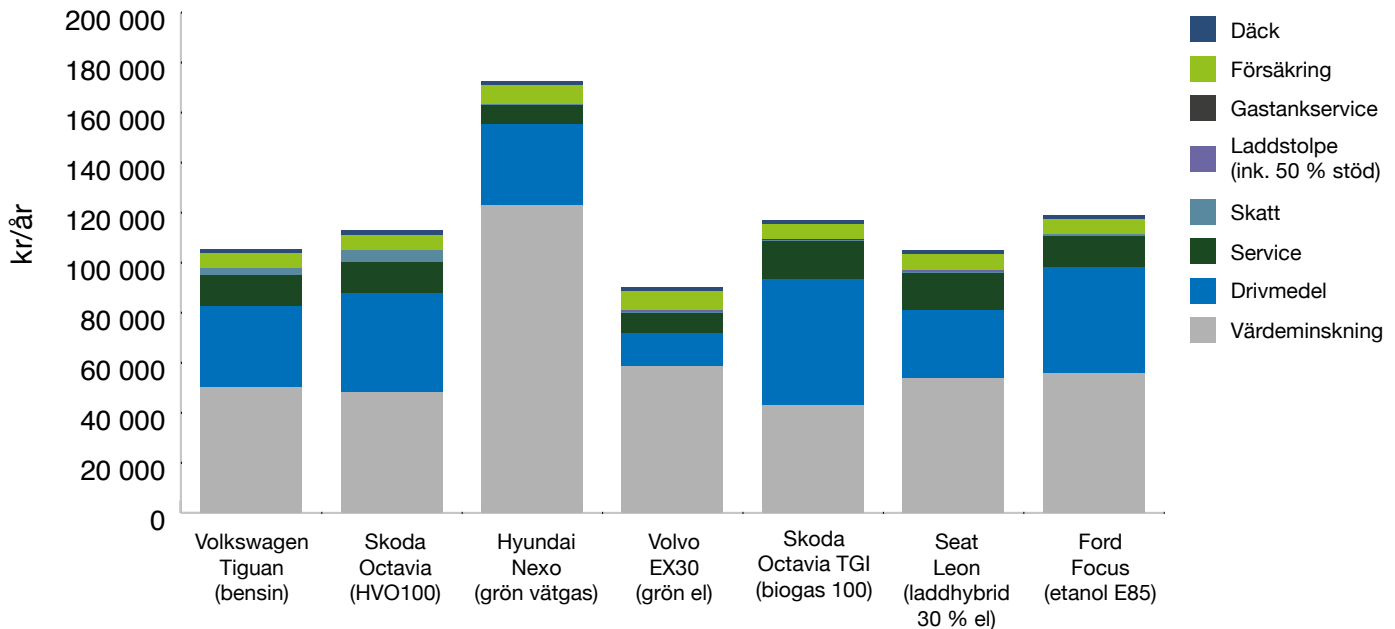


Figur 5. Kostnad per mil för en personbil som kör 4 500 mil per år under en period på 3 eller 7 år. Vid 7 års ägandetid börjar övriga kostnader, framför allt drivmedel, spela en större roll eftersom det mesta av värdeminskningen sker innan det. Elbilen är det billigaste alternativet, förutom vätgasbilen är skillnader mellan övriga alternativ små.

Mest avgörande för om en laddhybrid är billigare eller dyrare än en bil med bara förbränningsmotor är hur långt den kör på el. En laddhybrid som kör 50 procent av 4 500 mil per år har sparat in mer på drivmedel än en laddhybrid som kört 80 procent av 1 000 mil per år. Andelen körning på el är dock avgörande för klimatpåverkan från laddhybriden. Figur 5 visar hur resultaten förändras och hur kostnaderna fördelas om körsträckan ökas till 4 500 mil per år och om laddhybriden kör till 30 procent på el i stället för till 50 procent. Vid lång körsträcka är det ofta svårt att köra laddhybrid på hög andel el på grund av kort räckvidd på el och långsam laddning. Genast blir elbilen det billigaste alternativet redan vid tre års ägande av bilen.



Genomsnittlig årskostnad 5 års innehavstid – 4 500 mil per år



Figur 6. Kostnad per år under 5 år för en personbil som kör 4 500 mil per år. Förutom vätgasbilen och till viss del elbilen utgör värdeinsparingen cirka halva totalkostnaden på grund av att kostnad för drivmedel tar allt större plats. Observera CO₂-skatten på biogas som förväntas tas bort under 2024 ökar kostnaden för biogasbilen med cirka 10 000 kr/år.

Elbilarna har blivit allt mer konkurrenskraftiga i och med lägre priser, ökad prestanda och allt fler publika laddpunkter. Detta gör att den som idag kör något mer än medelbilisten inte har några ekonomiska hinder att välja laddbart, förutsatt att kostnadseffektiv laddning går att lösa trots att elbilsbonusen tagits bort. Blickar vi några år framåt i tiden kommer sannolikt elbilar att bli konkurrenskraftiga även vid kortare årliga körsträckor och kortare ägandetid.

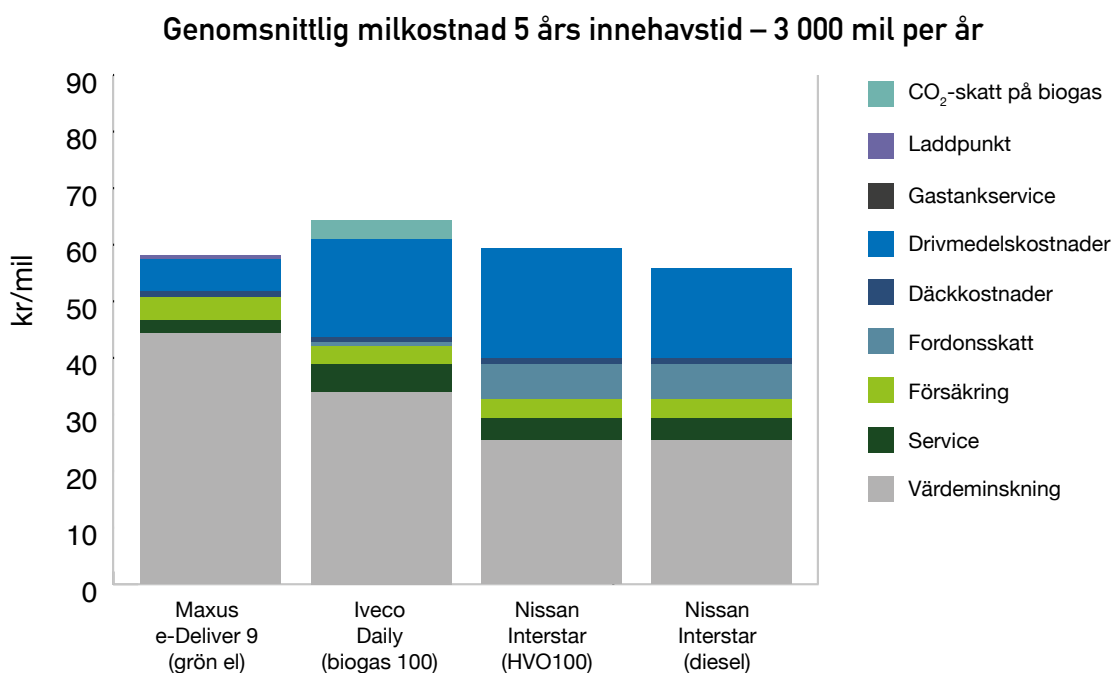


Kör du långt och äger bilen länge är elbilar bäst för plånboken!

Lätta lastbilar

Slutsatser – Lätta lastbilar

Rena elbilar bör köras minst cirka 1 500 mil per år eller ägas länge för att väga upp den högre inköpskostnaden. För lite större lätta lastbilar är drivmedel en större andel av kostnaden än för personbilar, vilket gör merkostnaden för HVO100 mer kännbar. Detta gäller särskilt vid långa körsträckor. Biogas är mest fördelaktigt för större fordon som kör kort, eftersom elbilar som kör kort får hög värdeminskning och dieseldrivna bilar har hög skatt. Det finns dock få nytillverkade gasdrivna lätta lastbilar.

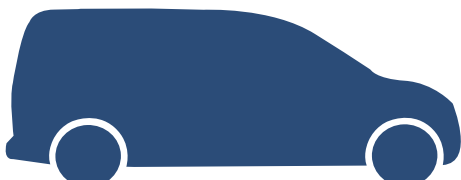


Figur 7. Kostnad per mil för en lätt lastbil som kör 3 000 mil per år och ägs i 5 år. Av detta antas elbilen ladda 20 procent publikt. Drivmedel står för en något större andel än för personbilarna vilket gör att val av drivmedel påverkar totalkostnaden något mer. Räknas CO₂-skatten på biogas bort är de fossilfria alternativen cirka 5 procent dyrare medan skillnad i kostnad mellan de fossilfria alternativen är liten.

I figur 7 presenteras en lätt lastbil som ägs i fem år och som kör 3 000 mil per år, vilket kan representera en lätt lastbil som används för godstransporter. De lätta lastbilarna som jämförs har 11–12 m³ lastutrymme. I figuren jämförs grön el, biogas, HVO100 och vanlig diesel där restvärdet efter fem år antas vara 20 procent av inköpspriset. Diesel är det vanligaste drivmedlet bland lätta lastbilar och de flesta lätta lastbilar kan ställa om från diesel till HVO100 från en dag till en annan.

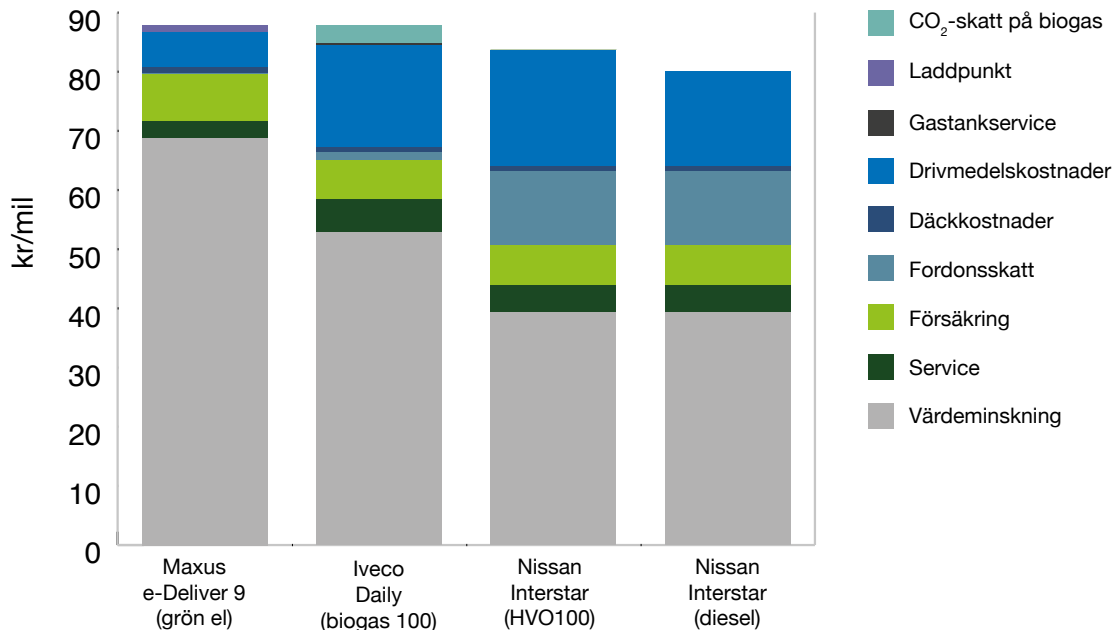
Till skillnad från exemplet med personbilarna har vi här valt att fokusera på en specifik ägandetid. Detta gör det enklare att se skillnaderna mellan de olika kostnadsposterna i kalkylen.

Trenderna för lätta lastbilar är samma som för personbilar. Värdeminskningen är en stor kostnadspost samtidigt som drivmedel och skatt är de poster som skiljer sig mest mellan de olika drivmedelsalternativen. Eftersom lätta lastbilar har högre utsläppsvärden (g CO₂/km) än personbilar och precis som personbilar har förhöjd fordonsskatt i tre år, blir skatten för diesel- eller HVO-alternativet mer avgörande för totalkostnaden. Nästan samtliga fordonmodeller inom segmentet lätta lastbilar har utsläpp som överstiger 125 g CO₂/km, som är den övre brytpunkten för malusskatten. Det gör att fordonsskatten snabbt blir hög för dieseldrivna lätta lastbilar.



Koldioxidskatten på biogas förväntas tas bort under 2024 varför denna särredovisas. Elbilen är konkurrenskraftig i pris men 3 000 mil innebär i medeltal 14 mil om dagen 220 dagar om året med en WLTP-räckvidd om 23 mil vilket kan kräva viss publik laddning som är dyrare.

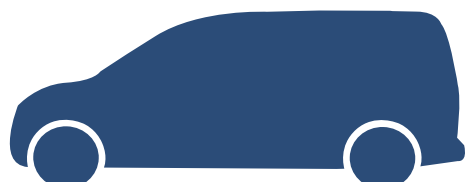
Genomsnittlig milkostnad 5 års innehavstid – 1 500 mil per år



Figur 8. Kostnad per mil för en lätt lastbil som kör 1 500 mil per år och ägs i 5 år. Av detta antas elbilen ladda 5 procent publikt. Räknas CO₂-skatten bort på biogas är HVO100 och biogas cirka 5 procent dyrare än vanlig diesel medan elbilen är ytterligare något dyrare på grund av bilens höga pris som slås ut på relativt få mil.

För att göra en jämförelse mellan olika användningsområden likt den som gjordes för personbilarna, har vi i figur 8 valt att halvera körsträckan till 1 500 mil per år. Detta kan representera en lätt lastbil som används som servicefordon eller som används av en hantverksfirma. Skillnaden mellan användningsområdena gör att värdeminskningen på fordonet blir en klart större del av den totala kostnaden för den lätta lastbilen som används som servicefordon. Där är i stället biogasbilen det billigaste förnybara alternativet, då fordonet har låg skatt och relativt lågt inköpspris vilket passar den kortare körsträckan väl.

I och med den höga fordonsskatten på nya lätta lastbilar med dieselmotor finns goda argument för att använda el- eller biogasdrivna alternativ där det är möjligt. Det finns dock få ny-tillverkade gasdrivna lätta lastbilar. Koldioxidskatten på biogas förväntas tas bort under 2024 varför denna särredovisas. 1 500 mil om året innebär i medeltal 7 mil om dagen i 220 dagar, vilket speglas i antagandet att andelen publikt laddad el i elbilen sjunker från 20 procent till 5 procent vilket i sin tur ger ett något lägre pris för elen.



Vid en framåtblick ses framför allt el som ett attraktivt alternativ med fler modeller och längre räckvidd att vänta. Modellutbudet blir allt bättre med exempelvis volymaskåp, bakgavellyft och i chassiutförande, vilket ökar användningsområdena för elmodellerna.

El- och biogasdrivna lätta lastbilar har en högre tjänstevikt. Detta begränsar maximal lastvikt, framförallt för större lätta lastbilar. Under 2024 presenteras försöksverksamhet för att öka maximal totalvikt till 4,25 ton på el- och gasfordon som får framföras med B-körkort så länge som den extra vikten beror på drivlinan. Ett sådant undantag skulle underlätta omställningen till fler el- och biogasdrivna lätta lastbilar i användningsområden som utför viktbegränsade transporter.

Under 2024 presenteras försöksverksamhet för att öka maximal totalvikt till 4,25 ton på el- och gasfordon som får framföras med B-körkort så länge som den extra vikten beror på drivlinan.

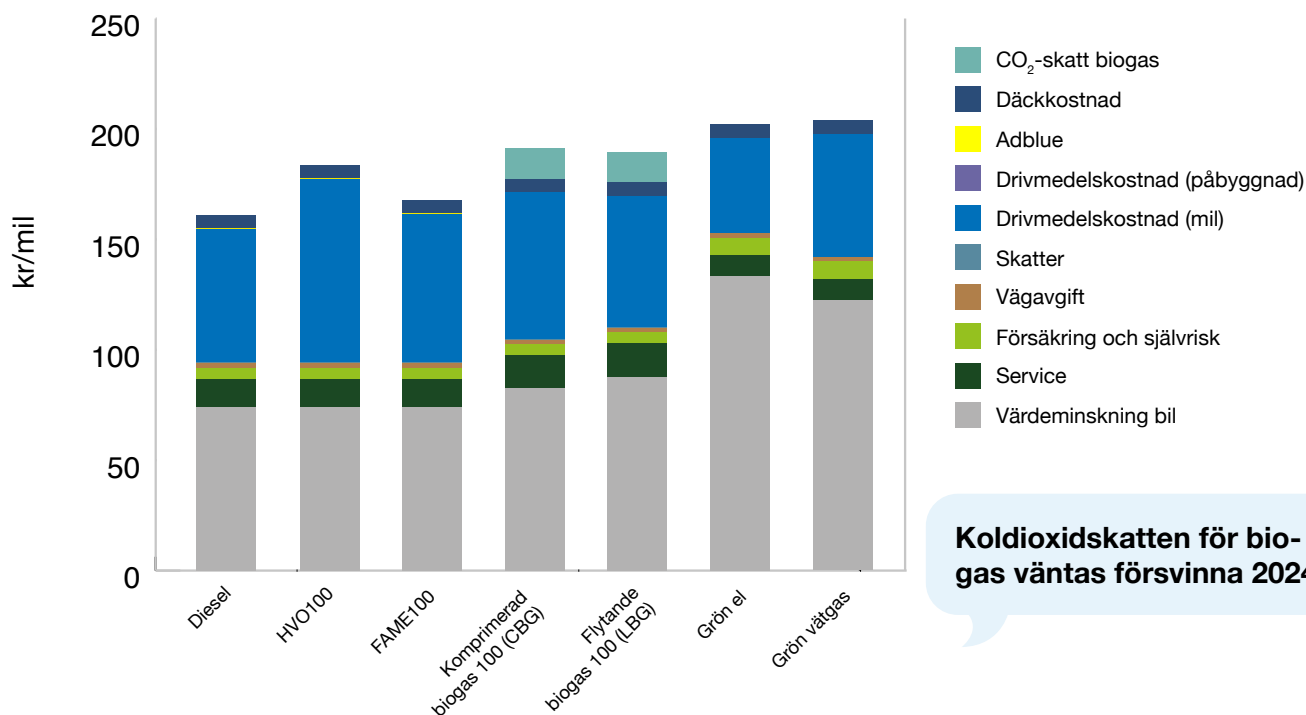


Tunga lastbilar

Slutsatser – Tunga lastbilar

Tunga rena el-lastbilar behöver köras långt för att vara kostnadseffektiva, ofta motsvarande hela sin räckvidd varje dag året om. Drivmedel är en relativt stor del av totalkostnaden, särskilt vid längre körsträckor. Det är därför extra viktigt att ha flera av varandra oberoende fossilfria drivmedel i sin fordonsflotta för att drabbas mindre av exempelvis stora förändringar i pris eller styrmedel.

Genomsnittlig milkostnad med miljölastbilspremie 8 års innehavstid – 4 000 mil per år



Figur 9. Kostnad per mil för en lastbil som kör 4 000 mil per år och skrivs av efter 8 år. Ellastbilen förväntas ladda obetydligt utanför depå. Förutom el- och vätgasbilen utgörs knappt halva kostnaden av värdeinsknings bil, drivmedel utgör sedan det mesta av resterande kostnader. Biogas utan CO₂-skatt utgör tillsammans med FAME de billigaste fossilfria alternativen med 5–10 procent merkostnad, följt av något dyrare HVO100 medan el och vätgas ger en merkostnad omkring 25 procent.

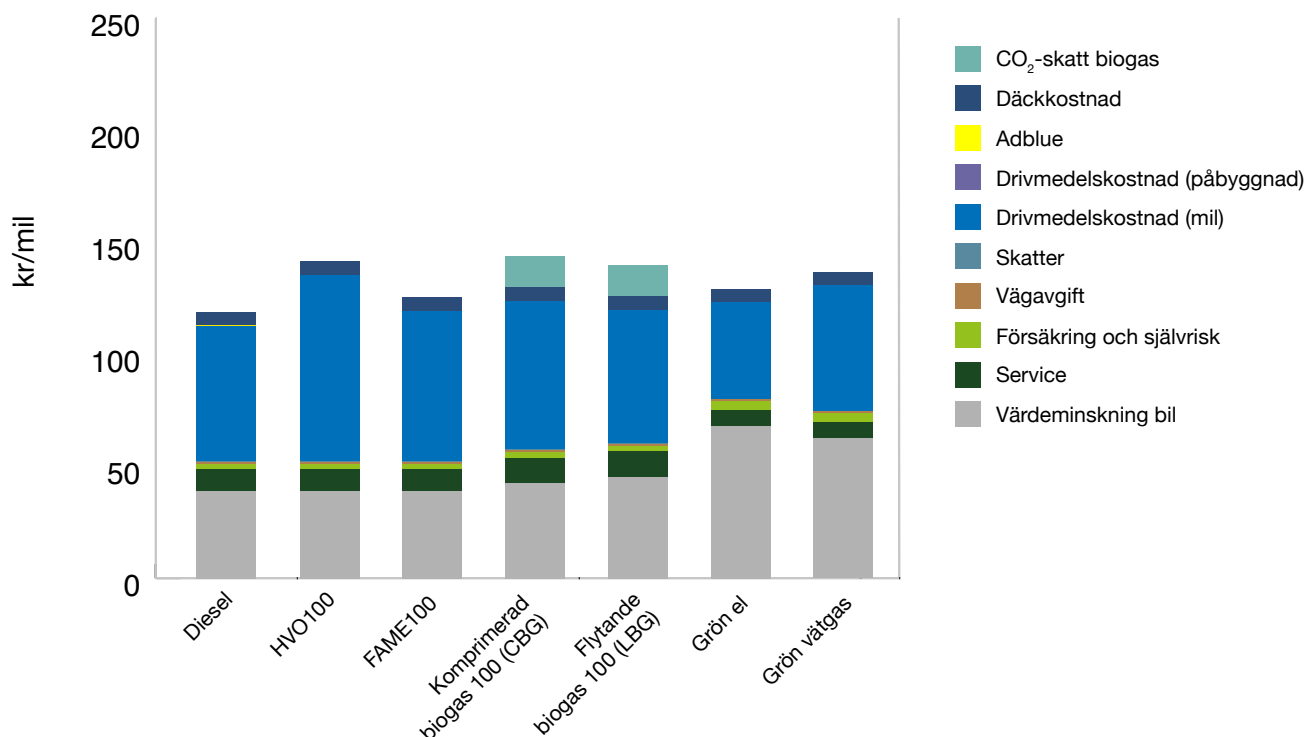
För tunga lastbilar finns många förnybara drivmedel att jämföra vilket ses i figur 9. Lastbilen som jämförs här antas skrivas av på åtta år och köras 4 000 mil per år med en dieselförbrukning på 3,5 liter/mil. Drivmedelsförbrukningen för övriga drivmedel justeras utifrån denna dieselförbrukning baserat på drivmedelns energiinnehåll och skillnader i verkningsgrad.

För tunga lastbilar är värdeinsknings bil och drivmedelskostnaden de mest avgörande faktorerna. Här antas att restvärdet i procent är något lägre för icke dieseldrivna lastbilar efter åtta år. Detta behöver inte alltid gälla utan är något som måste undersökas från fall till fall men det är något som ofta har observerats historiskt.

Koldioxidskatten för biogas förväntas tas bort under 2024. Med skatt är biogaslastbilarna billigare än el- och vätgasalternativen men något dyrare än HVO100. Utan skatt minskar kostnaderna för biogas till att ligga mellan HVO100 och FAME/RME som just är det billigaste förnybara drivmedlet.



Genomsnittlig milkostnad med miljölastbilspremie 8 års innehavstid – 8 000 mil per år



Figur 10. Kostnad per mil för en lastbil som kör 8 000 mil per år och skrivs av efter 8 år. Ellastbilen förväntas ladda obetydligt utanför depå. För bilar med bara förbränningsmotor utgör drivmedel en majoritet av kostnaden. Biogas utan CO₂-skatt, FAME samt el ger en merkostnad om 5-10 procent. Merkostnaden för vätgas är cirka 15 procent medan HVO100 är det dyraste alternativet med knappt 20 procent merkostnad.

Även för tunga lastbilar kan en jämförelse mellan olika typer av driftförhållanden vara aktuell. I figur 10 har körsträckan förlängts till 8 000 mil istället för 4 000 mil per år. Det kan tänkas symbolisera att bilen går i fjärrtrafik eller att den används i lokala/regionala uppdrag men använder eventuell påbyggnad som förbrukar mer drivmedel (exempelvis kran, spol/sug eller kompressor). Skillnaderna i drivmedelskostnaderna blir som väntat större när körsträckan ökar vilket tydligast framgår genom att jämföra milkostnaderna för el- och vätgaslastbilar mellan figur 9 och 10.

El och vätgas är mer konkurrenskraftigt vid långa körsträckor. Elfordon kräver dock att tid och möjlighet finns till laddning.



Vid 8 000 mil per år förväntas fordonen som kör på el, vätgas, biogas och FAME ha en liknande kostnadsbild förutsatt att biogasskatten tas bort medan HVO100 och vätgas är något dyrare. Vid 8 000 mil per år behöver en lastbil rulla i medeltal 26 mil om dagen 310 dagar per år, vilket kan göra det utmanande att ladda då många tunga lastbilar ofta har en verklig räckvidd på omkring 20–25 mil. Kostnaden för el sätts till 2 kr/kWh exklusive moms vilket motsvarar cirka 10 procent publik laddning vid en kostnad på 1,6 kr/kWh för hemmaladdning.

För tunga lastbilar kan det vara intressant att jämföra fördelningen mellan fasta och rörliga kostnader. Ju större andel av kostnaderna som är fasta desto enklare är det att avgöra framtida kostnader för fordonägandet. Detta gör att el och vätgas, men också i viss mån biogas, kan ses som "tryggare" då mer av totalkostnaden består av fasta kostnader som exempelvis värdeminskning, service och skatt. Vidare har elfordon en lägre andel drivmedelskostnader på grund lägre energiförbrukning vilket minskar osäkerheterna ytterligare.

Idag går nästan alla tunga lastbilar att använda med HVO100 och många nya går att förbereda för drift med biodieseln FAME. Samtidigt finns ett relativt stort urval av biogaslastbilar att välja på och ellastbilar börjar slå igenom mer och mer.

Vid val av drivmedel är det viktigt att fundera kring hur framtidssäkert drivmedlet är och om det fungerar i de uppdrag där bilen ska användas. Diesel och HVO är mycket hårt kopplade till världsmarknadspriset på olja som varierar beroende på en lång rad faktorer. Pris på el, vätgas och biogas beror till stor del på andra saker och har över lång tid varit mer pris-stabila. Vidare håller en del styrmedel på att implementeras som förväntas främja elektrifiering och biogas. Exempelvis införs handel med utsläppsrätter för vägtransporter kring 2027 för att göra det mer fördelaktigt att köra förnybart generellt. I allt fler städer diskuteras miljözon klass 3, som endast tillåter el-, vätgas- och biogasfordon. Utsläppsnormer för nya sålda fordon i EU styr kraftigt mot en ökande andel el- eller vätgasfordon. Och Clean Vehicles Directive styr mot att en andel av lätta fordon och stadsbussar ska vara el- eller vätgasdrivna. För tunga lastbilar styr Clean Vehicles Directive mot en ökning av samtliga fossilfria drivmedel.

Att satsa på flera olika förnybara drivmedel i den tunga fordonsflottan kan ge ökat skydd mot snabba prisförändringar på ett specifikt drivmedel. För att lyckas med en sådan omställning är långsiktiga partnerskap med kunder viktiga. Det är även viktigt att fundera över hur restvärdena kan komma att förändras i framtiden. Hur länge till kan restvärdena på en diesebil förväntas vara högre än på en gas- eller ellastbil?



BioDriv Öst

BioDriv Öst är en expertorganisation som kraftsamlar runt 80 aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Tillsammans arbetar vi med att förenkla omställningen till fossilfria transporter och främja en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får organisationer i östra Mellansverige hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Det sker exempelvis genom rådgivning, informationsmaterial, seminarier och flera stora nätverk inom bland annat upphandling, laddinfrastruktur och biogas. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med allt från strategiska frågor till konkreta insatser för alla fossilfria drivmedel. Läs mer på www.biodrivost.se.



Fossilfritt 2030

Projektet Fossilfritt 2030 är en storregional samverkan som accelererar omställningen till fossilfria transporter. Genom strategiska insatser i offentlig sektor underlättas näringslivets omställning och investeringar. Arbetet omfattar expertstöd inom fordon, drivmedel och infrastruktur, omvärldsbevakning och nätverk för kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Insatserna bidrar till en större regional marknad för fossilfria drivmedel samt ökad tillgång till infrastruktur för tankning och laddning. Andra positiva effekter är minskade kostnader, en hållbar regional utveckling och stärkt krisberedskap. Finansiärer är Europeiska regionala utvecklingsfonden via Tillväxtverket samt projektdeltagarna: regionerna och länsstyrelserna i Uppsala, Västmanland, Södermanland, Stockholm, Östergötland och Örebro län, BioDriv Öst, Stockholms stad och ytterligare drygt 40 kommuner i östra Mellansverige. Projektet drivs av BioDriv Öst och pågår 2023–2025. Läs mer [här](#).



Materialet är framtaget av BioDriv Öst, februari 2024

Text: Björn Isaksson, sakkunnig transport & industri

Layout: Josefin Holmgren, kommunikatör & grafisk specialist