

Populärvetenskaplig sammanfattning på svenska

Att bussektorn ska bidra till transportsektorns omställning till förnybara bränslen är de flesta överens om - hur det ska gå till, hur ansvaret fördelas och vilket förnybart bränsle man ska välja är inte lika självklart. Ett flertal faktorer påverkar vilket tillvägagångssätt som är det lämpligaste vid införande av förnybara bränslen. Exempel på viktiga faktorer är organisatoriska strukturer, regionala strategier, politiskt stöd, kunskap, ekonomi, tillgänglig infrastruktur och geografiska förutsättningar. I varje enskilt fall är det därför viktigt att utgå från de förutsättningar som finns, samt vad målet är med att införa förnybara bränslen – vill regionen kostnadseffektivt bidra till nationella klimatmål, adressera ett lokalt miljöproblem eller gynna utvecklingen av en specifik marknad eller ny teknik?

Införandet av förnybara bränslen i bussektorn i Sverige har gått fort och 2020 kördes över 90 % av fordonskilometrarna på förnybara bränslen - andel och typ av förnybart bränsle skiljer sig emellertid åt mellan regionerna i Sverige. En av anledningarna till skillnaderna är att kollektivtrafiken i Sverige huvudsakligen är organiserad regionalt. Ca 90 % av all regional och lokal busstrafik är idag upphandlad av regionala kollektivtrafikmyndigheter, medan resterande del av trafiken antingen drivs i egen regi eller körs kommersiellt av privata operatörer. Följaktligen är offentlig upphandling och de miljökrav som ställs viktiga för införandet av förnybara bränslen – ofta benämnt grön offentlig upphandling.

I denna avhandling ligger fokus på att förstå de utmaningar och möjligheter som regionala aktörer står inför när de ska införa förnybara bränslen. Genom att jämföra erfarenheter i olika svenska regioner, samt en utblick till erfarenheter i England, ges en bättre bild av hur dessa utmaningar och möjligheter påverkas av kontext, organisation och val av bränsle. Eftersom så stor del av den svenska kollektivtrafiken är upphandlad gör avhandlingen en djupdykning i användningen av grön offentlig upphandling.

När offentlig upphandling används i svensk kollektivtrafik, ställs miljökraven oftast som tekniska skallkrav - antingen funktionskrav på ett mål man vill uppnå eller specifika krav på teknik eller bränsle. Vilken typ av krav som ställs är ofta beroende av regionens mål och förutsättningar. Hur kraven ställs påverkar i sin tur vilket bränsle man får och vilka utmaningar och möjligheter som involverade aktörer

upplever under införandet. Funktionskrav lägger mycket av ansvaret på den upphandlade operatören och anses vara det mest kostnadseffektiva och flexibla sättet att ställa om – emellertid har det endast lett till användning av det mest kommersiellt gångbara förnybara bränslet, vilket i dagsläget är biodiesel. I de fall regioner velat införa ett annat förnybart bränsle än biodiesel har oftast specifika krav krävts. Oftast har det varit kopplat till en bredare strategi i regionen där andra mål än ökad andel förnybara drivmedel spelar en roll – t.ex. att skapa en marknad för ett nytt bränsle eller minska luftföroreningar eller buller. Biogas har i många fall även införts i regioner med busstrafik i egen regi där man har haft möjlighet till en successiv omställning utan långa upphandlingsprocesser med risk för inlåsnings. Egen regi kräver dock mycket kunskap hos kollektivtrafikmyndigheten och konkurrens för att minska kostnaderna saknas. För nya bränslen och tekniker, så som elbussar, kan det vara svårt att ställa bra krav i upphandlingarna då osäkerheten runt ansvarsfördelning och teknikens utveckling är stor. I dessa fall har testprojekt utanför normal trafik eller införande under befintliga avtal setts som ett bra första steg.

Erfarenheterna om införandet av förnybara bränslen i kollektivtrafiken i denna avhandling bygger främst på empiriska erfarenheter. Jämförande studier mellan regioner och städer har gjorts med hjälp av en kombination av dokumentstudier, intervjuer och workshops med involverade aktörer. Förhoppningen är att lärdomarna om hur olika faktorer påverkar införandet av förnybara bränslen kan förenkla processen både i Sverige och i andra länder, genom att man utgår från gällande förutsättningar i varje fall när man väljer tillvägagångssätt och bränsle.