



Energimyndigheten

PM Vägtrafikens energianvändning på länsnivå

Framtida energianvändning från tre
nationella scenarier fördelat över
Sveriges län

Innehåll

Beskrivning av underlaget	4
1 Utgångspunkt: Långsiktiga scenarier på nationell nivå	6
2 Vägtrafikens energianvändning på länsnivå	8
3 Användning och tolkning av underlaget	9
Referenser	11
Bilaga: Metod och antaganden	12
B 1 Personbilar.....	12
B 2 Tunga lastbilar.....	13
B 3 Lätta lastbilar.....	13
B 4 Bussar	14
B 5 Arbetsmaskiner	14

Beskrivning av underlaget

Energimyndigheten arbetar löpande med att utveckla kunskapsunderlag som stödjer regional och nationell planering inom energi- och transportsektorn. Som en del av detta arbete tas fram analyser med regionalt fokus som har sin utgångspunkt i myndighetens nationella, långsiktiga scenarier för energisystemets utveckling. Dessa scenarier beskriver möjliga framtida utvecklingsvägar och utgör en central grund för att bedöma hur energianvändning kan komma att förändras över tid.

Inom ramen för detta arbete har Energimyndigheten tagit fram ett särskilt underlag som belyser det framtida energianvändning för vägtrafik på länsnivå. Underlaget bygger på de långsiktiga nationella scenarierna och syftar till att ge en fördjupad förståelse för hur efterfrågan på olika drivmedel kan utvecklas regionalt. Analysen omfattar tre framtidsscenarier, vilket möjliggör jämförelser mellan olika utvecklingsvägar och kan användas som stöd av både lokala, regionala och även nationella aktörer.

Med utgångspunkt i scenarierna i Energimyndighetens rapport *Scenarier över Sveriges energisystem (ER 2025:13)*¹ har ett underlag om energianvändning inom vägtrafik i Sveriges län tagits fram för tre framtidsscenarier. Detta underlag med regionalt perspektiv kan användas för lokal och regional energi- och samhällsplanering, stöd vid arbete med regional utveckling samt som stöd för lokala och regionala analyser av utvecklingsvägar för framtida energianvändning. För en mer detaljerad förståelse av antaganden och resultat av de nationella scenarierna, som ligger till grund för underlaget på länsnivå, rekommenderas att läsa rapporten *Scenarier över Sveriges energisystem (ER 2025:13)*². Underlaget 'Vägtrafikens energianvändning på länsnivå' består av två delar:

- **Interaktiv rapport 'Vägtrafikens energianvändning på länsnivå'**. Rapporten innehåller dataunderlag och visualiseringar för vägtrafikens framtida energianvändning i Sveriges 21 län för tre scenarier, 4 transportslag (inklusive arbetsmaskiner), för olika drivmedel och åren 2030, 2035, 2040, 2045, och 2050.
- **PM:et Vägtrafikens energianvändning på länsnivå: Framtida energianvändning från tre nationella scenarier fördelat över Sveriges län.** Det här PM:et innehåller en kort beskrivning av scenarierna som är utgångspunkt för framtida energianvändning på länsnivå, en detaljerad beskrivning hur resultat från nationella scenarier har fördelats över länen (se Bilaga: Metod och antaganden), samt kortfattat om hur det här underlaget bör och kan användas.

Energimyndigheten har tidigare även publicerat liknande underlag med regionalt fokus³ (till exempel 'Framtida elbehov på länsnivå') som utgår ifrån samma tre nationella, långsiktiga scenarier som har använts för vägtrafikens energianvändning.

¹ (Energimyndigheten, 2025)

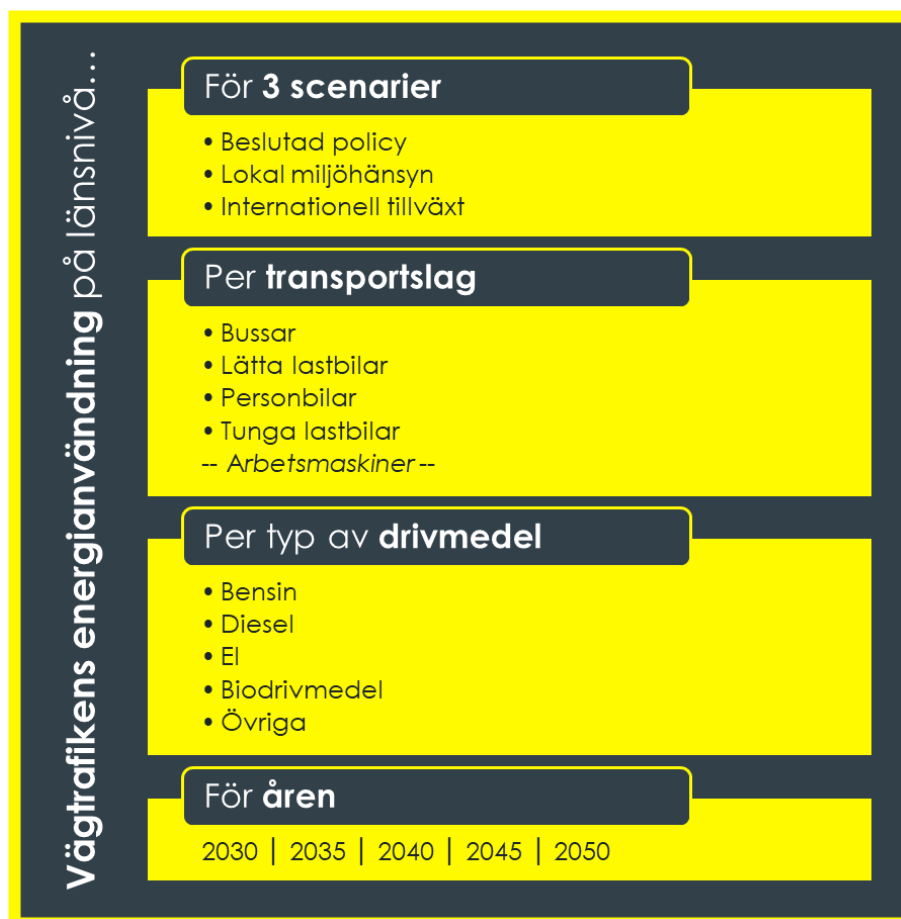
² (Energimyndigheten, 2025)

³ (Energimyndigheten, 2026)

Tre viktiga punkter om underlaget:

- Vägtrafikens energianvändning ges för **tre framtida scenarier**. Scenarierna visar möjliga utvecklingsvägar och inget av scenarierna ska ses som mer eller mindre sannolikt än det andra.
- Vägtrafikens energianvändning är länsvis fördelat **enligt antaganden i linje med de nationella scenarierna**. Scenarierna fångar inte alla påverkansfaktorer; antaganden om regionala förutsättningar och olika aktörers beslut kan medföra att den framtida energianvändningen skiljer sig från vad scenarierna visar.
- Vägtrafikens energianvändning på länsnivå tas fram som **stöd för energiplanering på lokal och regional nivå, samhällsplanering och arbete med regional utveckling**. Underlaget är tänkt att komplettera, inte ersätta mer detaljerade analyser i enskilda län.

Figur 1 ger en kort sammanfattning av de uppgifter som ingår i publikationen ”Vägtrafikens energianvändning på länsnivå”.



Figur 1. Översikt av uppgifter som finns tillgänglig.

1 Utgångspunkt: Långsiktiga scenarier på nationell nivå

Energimyndighetens långsiktiga scenarier presenterar fyra utforskande scenarier som visar på hur vägen till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050 samt de efterföljande tio åren kan se ut. Med utgångspunkt i två av de utforskande nationella scenarierna (samt scenariot *Beslutad policy*) har länsvisa fördelningar av det framtida vägtrafikens energianvändning tagits fram.

Rapporten *Scenarier över Sveriges energisystem (ER 2025:13)*⁴ beskriver vägen till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050 i fyra utforskande scenarier. Syftet med scenarierna är att öka förståelsen för de möjligheter och utmaningar energisystemet står inför. Det gör att de kan fungera som ett underlag för planering och vidare analyser. Scenarierna kommer bäst till sin rätt när de ställs i förhållande till varandra och till de förutsättningarna som formar dem. Inget av scenarierna ska ses som mer rätt eller fel än något annat.

De fyra utforskande scenarierna beskrivs i ett scenariokors (Figur 2). Scenarierna fördelas inom scenariokorset baserat på två centrala faktorer som bedöms kunna ha stor påverkan på energisystemets fortsatta utveckling: globalisering och miljöhänsyn. Kortfattat kan dessa faktorer översättas till hur global politik och globala skeenden kan tänkas påverka investeringsvilja, kostnader och tillgång på material i Sverige samt hur graden av miljöhänsyn och lokala beslut och avvägningar påverkar möjligheten att använda inhemska resurser.

Den länsvisa fördelningen av vägtrafikens energianvändning har gjorts för tre scenarier: Två av de utforskande nationella scenarierna valdes för att visa ett utfallsrum. Scenarierna skiljer sig genom bland annat den totala mängden tillkommande elbehov till 2050, potentialen för utbyggnad av elproduktion och tillgång på biomassa. Scenarierna *Lokal miljöhänsyn* och *Internationell tillväxt* valdes då de anses skapa relevanta och intressanta kontraster för att jämföra utfallen på länsnivå. Utöver de utforskande scenerierna har scenariot *Beslutad policy* valts då den tas fram som underlag till Sveriges klimatrapportering och utgör underlag för andra utredningar.

⁴ (Energimyndigheten, 2025)



Figur 2. Scenarierna som används för den länsvisa fördelningen av vägtrafikens energianvändning: Två utforskande scenarier från scenariokorset (*Lokal miljöhänsyn* och *Internationell tillväxt*) samt scenariot *Beslutad policy*.

Mer specifikt kan scenarierna sammanfattas som:

- **Lokal miljöhänsyn:** Ett scenario där acceptansen för att använda inhemska resurser (så som mark- och vattenområden och naturresurser) som påverkar miljön och närmiljön är begränsad. Exempelvis är den realiserbara potentialen för utbyggnad av elproduktion såsom landbaserad vindkraft lägre än i andra scenarier. Även tillgången på biomassa är begränsad både för energiändamål och som råvara. Kombinationen av lägre globalisering och högre miljöhänsyn leder till att energianvändningen är den lägsta bland alla scenarier.
- **Internationell tillväxt:** Ett scenario med fokus på hög näringslivsutveckling och ekonomisk konkurrenskraft, samt goda förutsättningar för utbyggnad av elproduktion. Exempelvis expansiv industri, användning av vätgas för produktion av fossilfria produkter och goda möjligheter till export av fossilfria bränslen. Kombinationen av högre globalisering och mindre miljöhänsyn ger scenariot med högst energianvändning bland alla scenarier.
- **Beslutad policy:** Scenariot tas fram i syfte att användas som ett av underlagen för att rapportera Sveriges klimatutsläpp⁵ och bygger på beslutade styrmedel, avsiktsförklaringar och planer från industrin. (Scenariot är inget huvudscenario och ska därmed inte heller ses som mer sannolikt än något annat scenario.)

I samtliga analyserade scenarier tillämpas ett antal gemensamma antaganden som påverkar resultaten. För det första antas ett begränsat genomslag för vätgasdrivna

⁵ Rapporteringen görs enligt Klimatrapporteringsförordningen. Scenariot Beslutad policy är ett av flera underlag till Naturvårdsverket och bearbetas vidare i deras arbete med att rapportera klimatutsläppen.

fordon, vilket huvudsakligen är kopplat till relativt höga kostnader och osäkerheter kring prisutvecklingen för både teknik och bränsle. Detta leder till att vätgas endast bidrar marginellt till transportsektorns omställning inom den studerade tidsperioden. För det andra antas att tillgången till lokalt producerad HVO kan täcka det framtida behovet och att denna resurs inte trängs undan av export till andra länder. Detta innebär att HVO kan spela en stabil och betydande roll i att minska utsläppen från befintliga fordonsflottor i samtliga scenarier.

Figur 3 visar de viktigaste skillnaderna i antaganden för vägtrafik inom dom tre scenarierna.



Figur 3. Transportsektorsspecifika skillnader i antaganden i scenarierna.

Scenarierna över Sveriges energisystem har undersökts med hjälp av energisystemmodellen TIMES-Nordic. Modelleringen inkluderar olika delar av Sveriges energisystem samt Sveriges grannländer och utvecklingen fram till 2050 samt de efterföljande tio åren i en tekno-ekonomisk optimering. För mer detaljer om antaganden, data och beräkningar bakom de olika scenarierna rekommenderas att läsa rapporten *Scenarier över Sveriges energisystem (ER 2025:13)*⁶ innan data om vägtrafikens energianvändning på länsnivå används för vidare analyser.

2 Vägtrafikens energianvändning på länsnivå

Vägtrafikens energianvändning från tre scenarier har fördelats över Sveriges län för olika transportslag (personbilar, bussar, lätta- och tunga lastbilar) samt arbetsmaskiner, och för olika drivmedel. Fördelningen baseras på olika metoder och datakällor.

På uppdrag av Energimyndigheten har konsult- och forskningsföretaget Profu tagit fram en metodik för att fördela drivmedelsbehovets utveckling från två utforskande scenarier (*Lokal miljöhänsyn* och *Internationell tillväxt*) samt scenariot *Beslutad policy* för åren 2030, 2035, 2040, 2045, och 2050. Fördelningen på länsnivå baseras

⁶ (Energimyndigheten, 2025)

på olika datakällor och antaganden och tar hänsyn till scenariospecifika skillnader; en översikt visas i Tabell 1.

Metod: En detaljerad beskrivning av metod och datakällor för alla transportslag samt arbetsmaskiner finns i *Bilaga: Metod och antaganden*.

Resultat: Dataunderlag och visualiseringar för vägtrafikens energianvändning i olika län för alla scenarier och år finns på den interaktiva rapporten: [Vägtrafikens energianvändning på länsnivå](#).

Tabell 1. Översikt av de olika transportslag samt arbetsmaskiner och källor för fördelning av resultaten över län.

Transportslag	Fördelning baseras på
Personbilar	Prognos trafikarbete per län och år [Trafikverkets basprognos för persontrafiken 2045] ⁷ Prognos elektrifiering i olika regioner [Energiforsk (2022)] ⁸ , samt temperaturkorrigerig
Tunga lastbilar	Transportarbete på länsnivå [Trafikanalys (2023)] ⁹ – allokeras efter destinationslän Prognos trafikarbete [Trafikverkets basprognos för godstrafik 2045] ¹⁰ Prognos elektrifiering i olika regioner [Energiforsk (2022)]
Lätta lastbilar	Fordonsantal och körsträcka [Trafikanalys (2023)] ¹¹ , samt antaganden kring befolkningsförändringar Prognos elektrifiering i olika regioner [Energiforsk (2022)], samt temperaturkorrigerig
Bussar	Befolkningsandel per län och antaganden kring befolkningsförändringar Prognos elektrifiering i olika regioner [Energiforsk (2022)], samt temperaturkorrigerig
Arbetsmaskiner	Utsläppsdata från SMHI:s emissionsdatabas ¹² för dieselanvändning

3 Användning och tolkning av underlaget

Att dela upp scenariorresultat på länsnivå kan bidra som grund och diskussioner om regional utveckling och fysiska planering. Omställningstakten och takten för elektrifiering i transportsektorn påverkar användning av olika drivmedel över tid. Att förstå och diskutera dessa förändringar ger en bra utgångspunkt för lokal och regional planering, som markanvändning och transportflöden.

Områden inom lokal och regional planering som berörs av transportsektorns utveckling är exempelvis utbyggnad och användning av ladd- och tankinfrastruktur,

⁷ (Trafikverket, 2024)

⁸ (Energiforsk, 2022)

⁹ (Trafikanalys, 2023)

¹⁰ (Trafikverket, 2024)

¹¹ (Trafikanalys, 2023); (Trafikanalys, 2023)

¹² (Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut [SMHI], 2024)

val av drivmedel inom kollektivtrafik och upphandlad trafik, och drivmedelstransport och -lagring.

Inom den lokala och regionala planeringen kan transportsektorns utveckling exempelvis handla om lokalisering och dimensionering av publik laddinfrastruktur, laddning vid bostäder och arbetsplatser, snabbaddning längs större transportstråk, samt ladd- och tanklösningar för terminaler, lager och tunga transporter. Det kan också handla om vägval kring drivmedel i kollektivtrafik och annan upphandlad trafik, liksom att planera för de praktiska förutsättningarna bakom utbyggnaden, såsom elnätsanslutning, effektkapacitet, marktillgång, tillståndsprocesser, tillgång på drivmedel, drivmedelstransporter och lagring.

Behoven kan dessutom se olika ut i olika geografier. I tätorter kan utbyggnaden påverkas av effektbrist, konkurrens om mark och trafikplanering. Medan glesare områden oftare behöver hantera svagare affärsunderlag, längre avstånd och andra lokala förutsättningar. Vidare analys behövs göras för att utreda vilka de lokala behoven är och var de finns geografiskt.

Använd underlaget *Vägtrafikens energianvändning på länsnivå* exempelvis för att:

- **Diskutera** olika vägar för omställningen av vägtrafiken i ditt län;
- **Jämföra** med egna uppskattningar och planer för omställningen av vägtrafiken;
- **Bedöma** ytterligare behov av utredning för behov och lokalisering; och
- Som **stöd i arbetet** med mål och strategier för att möjliggöra fossilfri vägtransport på lokal och regional nivå.



OBS: När det gäller siffrorna avseende **elbehovet inkluderar cirka 5 procent laddförluster**. Detta värde utgör ett uppskattat genomsnitt av överföringsförluster vid laddning, AC–DC-omvandling, förluster i batteriet under laddning samt energibehov för att upprätthålla optimal batteritemperatur. Samma antagande tillämpas för olika scenarier, transportslag och år, med undantag för arbetsmaskiner.

Referenser

- Energiforsk. (2022). *Långsiktiga scenarier för introduktion av elfordon [2022:899]*. Energiforsk. Hämtat från <https://energiforsk.se/media/31908/langsiktiga-scenarier-for-introduktion-av-elfordon-energiforsrapport-2022-899.pdf>
- Energimyndigheten. (2025). *Scenarier över Sveriges energisystem [ER 2025:13]*. Energimyndigheten. Hämtat från https://energimyndigheten.a-w2m.se/Arkitektkopia/GetTemplateResource/121?id=1173312576a844f5a08e2c4a2005ccfb&res=9b9af97b21e0473289a2fa55412b869e&lr=False&fn=ER%202025_13webb.pdf&elp=portal&elt=t&eloid=1173312576a844f5a08e2c4a2005ccfb den 14 04 2026
- Energimyndigheten. (den 06 05 2026). *Regionalt perspektiv på scenarier*. Hämtat från Framtidens energisystem: <https://www.energimyndigheten.se/energisystem-och-analys/framtidens-energisystem/langsiktiga-scenarier/regionalt-perspektiv-pa-scenarier/> den 21 05 2026
- Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut [SMHI]. (2024). *Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft (submission 2024)*. Norrköping. Hämtat från [https://www.smhi.se/download/18.55d446f91937861d43d1bf/1734101463100/SMED_GeoF_sub2024%20\(1\).pdf](https://www.smhi.se/download/18.55d446f91937861d43d1bf/1734101463100/SMED_GeoF_sub2024%20(1).pdf)
- Trafikanalys. (den 03 03 2023). *Fordon 2022*. Hämtat från <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Ffordon%2F2023%2Ffordon-2022.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>
- Trafikanalys. (den 16 02 2023). *Fordon i län och kommuner 2022*. Hämtat från https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Ffordon%2F2023%2Ffordon_lan_och_kommuner_2022.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK
- Trafikanalys. (den 13 04 2023). *Körsträckor 2022*. Hämtat från <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Fkorstrackor%2F2022%2Fkorstrackor-2022---2023-09-22.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>
- Trafikanalys. (den 16 05 2023). *Lastbilstrafik 2022*. Hämtat från <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Flastbilstrafik%2F2022%2Flastbilstrafik-2022.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>
- Trafikverket. (2024). *Prognos för godstransporter 2045: Trafikverkets Basprognoser 2024*. Borlänge: Trafikverket. Hämtat från <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Atrafikverket%3Adiva-15959>
- Trafikverket. (2024). *Prognos för persontrafiken 2045: Trafikverkets basprognoser 2024*. Borlänge: Trafikverket. Hämtat från <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Atrafikverket%3Adiva-15956>

Bilaga: Metod och antaganden

Framtagning av metodik för regionalisering av energianvändning inom transportsektorn sker enligt olika metoder för följande transportslag inom vägtransporter: personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar, bussar, samt arbetsmaskiner.

Syftet med metoden är att fördela det nationella energibehovet (drivmedelsbehovet) för transporter på regional nivå genom användning av relevanta fördelningsnycklar och korrigeringsfaktorer. Fördelningsnycklar är scenariospecifika och de scenariospecifika fördelningsfaktorerna skiljer sig något åt beroende på att elektrifieringstakten är olika i de olika scenarierna.

Fördelningen utgår ifrån resultaten av Energimyndighetens *Scenarier över Sveriges energisystem (2025)* som tas fram på nationell nivå och ska därför ses som en tolkning av hur de scenariospecifika utvecklingar kan se ut på länsnivå. Arbetet inkluderar inte en detaljerad analys av länspecifika utvecklingar för olika transportslag. *Scenarierna* avser de tre scenarierna som är utgångspunkt för fördelningen av vägtrafikens energianvändning (två utforskande scenarier, *Lokal miljöhänsyn och Internationell tillväxt*, samt scenariot *Beslutad policy*).

B 1 Personbilar

För personbilar baseras regionaliseringen av energianvändning på två huvudsakliga parametrar. Dels baseras det på hur stor andel av det totala trafikarbetet (fordonskilometer) i Sverige som sker i en viss region vid ett visst årtal. Dels baseras det på hur snabbt elektrifieringen antas ske i ett visst län relativt de övriga länen. Det sistnämnda innebär omvänt i vilken takt bränslebaserade förbränningsmotorfordon fasas ut i ett visst län i förhållande till övriga län.

För den länsvisa relativa fördelningen av det nationella trafikarbetet används Trafikverkets basprognos för personbilar¹³, vilken innehåller trafikarbetet per län för år 2019 och 2045. För åren mellan de två årtalen antas en linjär utveckling.

För den länsvisa relativa graden av elektrifiering vid olika årtal används prognoser för elektrifiering framtagna av Power Circle inom Energiforskningsprojektet ”Ett elsystem för elfordon”¹⁴. När elektrifieringsgraden är beräknad kan också graden av icke-elektrifierade fordon, det vill säga förbränningsmotorbaserade fordon, tas fram som den resterande andelen. Vid år 2045 antas samtliga län ha uppnått samma elektrifieringsgrad. Utöver detta görs en korrigering för det temperaturberoende som finns för elbehovet hos eldrivna personbilar. Denna korrigering görs utifrån

¹³ (Trafikverket, 2024)

¹⁴ (Energiforsk, 2022)

antaganden om det högre elbehovet vintertid¹⁵ samt fördelningen av graddagar mellan länen.

Genom att kombinera ovanstående två parametrar beräknas en regional fördelningsnyckel som kan användas för att dela upp det nationella bränslebehovet inom personbilssektorn till länsnivå. Notera att befolkningsförändring är inkluderad indirekt då det inkluderas i Trafikverkets prognos för trafikarbetet.

B 2 Tunga lastbilar

Regionaliseringen av energianvändning för tunga lastbilar utgår från data om transportarbetet i tonkilometer på länsnivå i statistiken *Lastbilstrafik*¹⁶ från Trafikanalys. Allokeringen av energianvändning baseras på transportarbetet efter destinationslän. Detta ger en bild av nuläget. Framtida förändringar beräknas utifrån Trafikverkets basprognos för godstransporter¹⁷ vilken ger tillväxttal per län för trafikarbetet fram till år 2045. Transportarbetet antas förändras i samma takt som trafikarbetet.

På samma sätt som för elbilarna används Power Circles prognoser för elektrifiering av tunga fordon för att avgöra den relativa elektrifieringsgraden i varje län. Från år 2045 antas samma grad av elektrifiering i samtliga län. Temperaturberoendet för elbehovet för lastbilar är betydligt lägre jämfört med övriga fordonsslag så här görs ingen korrigering.¹⁸ När elektrifieringsgraden beräknas kan också graden av icke-elektrifierade fordon, det vill säga förbränningsmotorfordon, beräknas som den resterande delen.

Ingen ytterligare hänsyn behöver tas till befolkningsförändring då det inkluderas i Trafikverkets prognos för trafikarbetet.

B 3 Lätta lastbilar

Det saknas specifika data för transportarbetet (tonkilometer) för lätta lastbilar. I stället utgår fördelning av resultat över län från antalet lätta lastbilar¹⁹ och deras totala körsträcka per län²⁰, det vill säga trafikarbetet. Då dessa fordon främst används för lokala transporter, bedöms detta vara en rimlig metod. Detta ger fördelningen i nutid. För framtida år viktas fördelningen om i enlighet med befolkningsförändringen per region.

Den relativa graden av elektrifiering baseras även här på analyser från Power Circles prognoser, och år 2045 antas samma grad av elektrifiering i alla län. För de lätta eldrivna lastbilarna används samma temperaturkorrigering som för eldrivna personbilar. På samma sätt som har beskrivits för andra transportslag beräknas graden av förbränningsbaserade fordon baserat på den beräknade elektrifieringsgraden.

¹⁵ Baserat på data från <https://ev-database.org>

¹⁶ (Trafikanalys, 2023)

¹⁷ (Trafikverket, 2024)

¹⁸ Se: Basma, Hussein, Yannis Beys, and Felipe Rodríguez (2021). "Battery electric tractor-trailers in the European Union: A vehicle technology analysis."

¹⁹ (Trafikanalys, 2023)

²⁰ (Trafikanalys, 2023)

B 4 Bussar

En utmaning i regionaliseringen av bussars elbehov är att antalet registrerade bussar per capita varierar kraftigt mellan länen. Sannolikt föreligger alltså skillnader mellan var bussföretag registrerar respektive framför sina bussar. Exempelvis har Kalmar och Jämtland upp till fem gånger fler bussar per capita än genomsnittet.²¹ För att hantera denna variation används i stället befolkningsandel per län, vilket avser länets befolkning i förhållande till Sveriges totala befolkning, som grund för fördelningen. För framtida prognoser viktas fördelningen om i enlighet med befolkningsförändringen. Den relativa graden av elektrifiering baseras även här på analyser från Power Circles prognoser, och år 2045 antas samma grad av elektrifiering i alla län. För eldrivna bussarna används samma temperaturkorrigering som för eldrivna personbilar. På samma sätt som har beskrivits för andra transportslag beräknas graden av förbränningsbaserade fordon baserat på den beräknade elektrifieringsgraden.

B 5 Arbetsmaskiner

För att fördela arbetsmaskiners dieselanvändning på länsnivå används utsläppsdata från SMHI:s emissionsdatabas²². Emissionsdatabasen filtreras på koldioxidutsläpp samt arbetsmaskiner för hushåll respektive för industri och bygg och utsläppsdata ges då på länsnivå.

Elbehovet för arbetsmaskiner för hushåll, service, och jordbruk, skogsbruk och fiske fördelas utifrån elbehovet i de sektorer de tillhör, dvs. posten hushållsel (inklusive fastighetsel) för hushållsarbetsmaskiner, driftel övrigt för service arbetsmaskiner och driftel jordbruk, skogsbruk och fiske för arbetsmaskiner som tillhör den gruppen. I resultaten redovisas de i respektive sektors post. Övriga arbetsmaskiner som tillhör industrisektorn fördelas i två poster. Dels arbetsmaskiner kopplade till gruvverksamhet vilka fördelas utifrån gruvindustrins elbehov i respektive region. Dels övriga arbetsmaskiner för industrin vilka fördelas efter det industriella elbehovet. Arbetsmaskiner för industrin redovisas som en post i resultaten. För alla arbetsmaskiner antas samma grad av elektrifiering i alla län för alla år.

²¹ (Trafikanalys, 2023)

²² (Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut [SMHI], 2024)