

Kapitel 3

Halvtid – Hur går det för Svenska kyrkans färdplan för klimatet?

Anna Moutombo Nordlund och Per Söderberg

”Klimatkrisen är sannolikt den största gemensamma utmaningen som mänskligheten någonsin stått inför. Den påverkar oss alla som lever under samma himmel, på samma jord. Arbetet med denna kris måste få genomslag i flera olika politikområden och alla samhällssektorer. Vi måste alla ompröva vårt sätt att tänka kring livsstil, välfärd, hållbarhet och rättvisa: för skapelsens skull, för livets skull, för våra barnbarns och deras barnbarns skull.”¹

Introduktion

Svenska kyrkans färdplan för klimatet² är resultatet av ett kyrkomötesbeslut från 2018 för klimatet och svarar på biskopsbrevet om klimatets uppmaningar att minska Svenska kyrkans klimatpåverkan och att bidra till mänsklighetens gemensamma arbete med att bromsa effekterna av klimatförändringarna. Färdplanen antogs i samråd med stiftsstyrelserna av Kyrkostyrelsen 2019. Färdplanen

1 Så skriver Svenska kyrkans biskopar i *Ett biskopsbrev om klimatet*, Biskopsmötet (2019), [https://www.svenskakyrkan.se/filer/SK20077-Biskopsbrev-klimat-webb%20uppslag%20\(5\).pdf](https://www.svenskakyrkan.se/filer/SK20077-Biskopsbrev-klimat-webb%20uppslag%20(5).pdf)

2 Svenska kyrkans färdplan för klimatet, <https://www.svenskakyrkan.se/klimat>

har tre effektmål som ska vara uppfyllda senast i slutet av 2030, som handlar om att:

- Svenska kyrkan ska vara klimatneutral senast år 2030, det vill säga inte lämna något nettobidrag till den globala uppvärmningen. Målet ska till största delen nås genom utsläppsminskningar inom vår egen verksamhet. Till exempel genom utfasning av fossila bränslen för uppvärmning, energieffektivisering av byggnader, väl avvägda inköp och fossilfria tjänsteresor samt genom produktion av förnybar el.
- Svenska kyrkan ska verka för den värderingsförändring som vi som mänsklighet behöver åstadkomma. I stället för en livsstil som utarmar planeten måste vi leva våra liv inom planetens gränser. Vi ska också lyfta andliga och existentiella aspekter av klimatkrisen, genom att bland annat integrera klimatarbetet i kyrkans uppdrag.
- Svenska kyrkan ska bidra till att stödet stärks till de människor som drabbas mest av klimatförändringarnas effekter trots att de bidragit till dem allra minst. Svenska kyrkans globala påverkansarbete för klimaträttvisa med beslutsfattare sker genom Act Svenska kyrkan och i samverkan med ACT-alliansen på global och nationell nivå.

Fokus för denna text är hur det går med Svenska kyrkans arbete med utsläppsminskningar i verksamheten, dvs det första effektmålet. Det är det mål som är enklast att mäta framsteg på, eller bristen därav.

Vad innehåller målet om klimatneutralitet

Målet om att inte bidra till den globala uppvärmningen 2030 har brutits ned i ett antal målområden, utifrån var vi bedömer kyrkans största påverkan är. Dessa målområden är i olika utsträckning kvantitativt mät- och därmed uppföljningsbara. Några av målen, som inköp och skötsel av kyrkogårdar är fortfarande 2025 svåra att följa upp kvantitativt och har därför fram till 2027 främst kvalitativa mål. De mål som denna text fokuserar på har att göra med energieffektivitet, fossila bränslen, tjänsteresor och produktion av förnybar el, då det är där vi har data- och tidsserier samt utgångspunkter för mätningen av utvecklingen. Det är också de områden som generellt bedöms att en organisation har större, så kallad, rådighet eller kontroll över och som därför är det en organisation först ska prioritera sitt arbete kring.

Några ord om klimatneutralitet

Sedan diskussionen inför beslutet 2018 om klimatneutralitet som mål har mycket kunskap tillkommit om verksamheter och fastigheter i Svenska kyrkan, och därmed också de praktiska konsekvenserna av en sådan ambitiös målsättning. När färdplanen tillkom fanns inte en etablerad standard för vad klimatneutralitet är eller hur det ska definieras. Under åren har det alltmer tydliggjorts vad klimatneutralitet i praktiken innebär. Det har också börjat växa fram en samhällelig samsyn utifrån nya standarder. Det gör att användningen av klimatneutralitet som begrepp skiljer sig från vad som var vanligt 2018.

Den praktiska innebörden av klimatneutralitet 2030 för Svenska kyrkan uttolkas nu i ljuset av nya versioner av internationella standarder. Ambitionerna har sin grund i vetenskapen och Parisavtalets mål samt i ett rättviseperspektiv: mer välmående länder med historiskt högre utsläpp har ett ansvar att gå före. Under den tredje etappen, 2028 till 2030, kommer det finnas mer tydlighet och bättre data för att följa upp och utvärdera målen i färdplanen.

Resan fram till 2025 – hur har det gått och hur kommer det att gå?

För att kunna redogöra för hur arbetet har gått behöver vi först diskutera vilka förutsättningar som krävs för att få en organisation med självstyrande församlingar, att gå i samma riktning och i en hastighet som motsvarar behovet. En grundläggande förutsättning för att nå framgång är en fungerande samverkan där extra resurser sätts in där de gör mest nytta. Det handlar dels om att uppnå kännedom om färdplanen, dels om förutsättningar att kunna jobba praktiskt med prioriterade målområden.

Under åren fram till och med 2025 har arbetet med att förstärka stiftens kapacitet inriktats på att lägga grunden för att kunna göra den förflyttning som behöver göras. Förutsättningarna för det faktiska arbetet har förstärkts genom projektbidrag och genom att en samverkansmodell baserad på praktiskt stöd och aktivt främjande i stiftsarbetet har etablerats. Fem stiftssamverkansnoder etablerades under 2025 i Luleå, Stockholm, Linköping, Göteborg och Uppsala,

med målsättningen att för olika sakområden främja arbetet även i andra stift.

Under etappen etablerades även så kallade operativa grupper inom ramen för samverkansformen Stiftsdirektorer för samverkan. De operativa grupperna är knutna till respektive målområde och utgör samverkansytor för gemensam planering och utveckling. De nya nodmedarbetarna är placerade i olika delar av landet och är medlemmar i de operativa grupperna. Genom noderna och de operativa grupperna kan arbetet med färdplanens mål få en bred förankring och de nya nodmedarbetarnas kompetens kan komma hela kyrkan till godo.

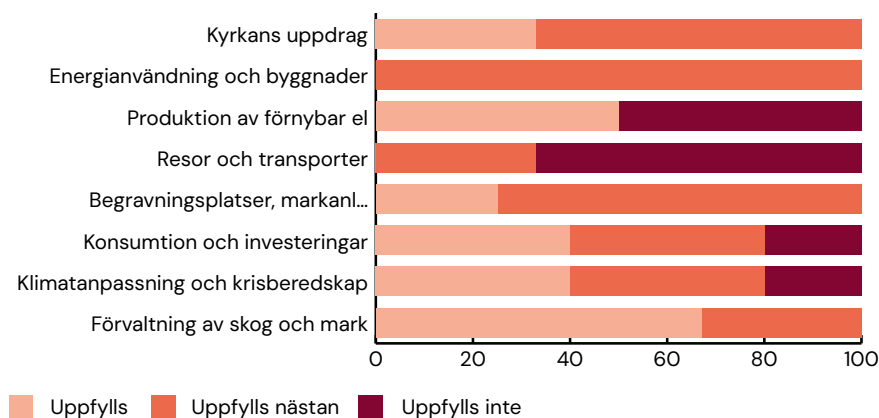
Status för etappmålen i etapp 2: 2024 – 2027 – utvalda målområden

Nedan sammanfattas i korthet statusen för de olika etappmålen som helhet inom respektive målområde. Denna lägesbild, illustrerad i Figur 1, är baserad på utvecklingstakten under 2024–2025³ och på antagandet att utvecklingen fortsätter i samma takt under resten av etappen. Det är med andra ord ett försök att göra en prognos över om målen⁴ i färdplanen kan förväntas vara uppnådda vid etappens slut. Figur 1 visar hur stor andel av etappmålen inom respektive målområde som förväntas uppfyllas, nästan uppfyllas eller inte uppfyllas. Syftet är att underlätta prioritering av arbete, tid och budget medan etappen pågår. Om en betydande del av etappmålen inom ett målområde inte förväntas vara uppfyllda är det alltså en stark signal om att arbetstakten behöver öka.

3 Statusrapport 2024 presenterades för Kyrkostyrelsen hösten 2025. Statusrapport 2025 presenteras under hösten 2026. Data för bedömningen kommer bland annat från Ekonomisk redogörelse, Svenska kyrkans årliga datainsamling om verksamheten. Uppgifterna finns att hämta i Svenska kyrkans statistikdatabas VisA.

4 Målen för innevarande etapp 2024–2027 finns på <https://www.svenskakyrkan.se/klimat>

Figur 1. Status för de olika etappmålen i arbetet för klimatneutralitet redovisade per målområde, ur statusrapport 2025



Under de två första åren av den andra etappen 2024 och 2025 har satsningen på färdplanen intensifierats. Effekten av arbetet har emellertid en viss eftersläpning och syns därför inte omedelbart i den statistik som beskriver utvecklingen. Förhoppningen är att det kommer synas tydligt under kommande år.

Som nämnts är det målområdena energianvändning i byggnader, resor och transporter samt produktion av förnybar el som denna text fokuserar på. För varje målområde har delmålsexempel valts ut för att illustrera hur det går. Etappmålen är här något omformulerade från formuleringarna i etapp 2024–2027 för att passa in i presentationen av tillgängliga data. Målen gäller för perioden 2024–2027.

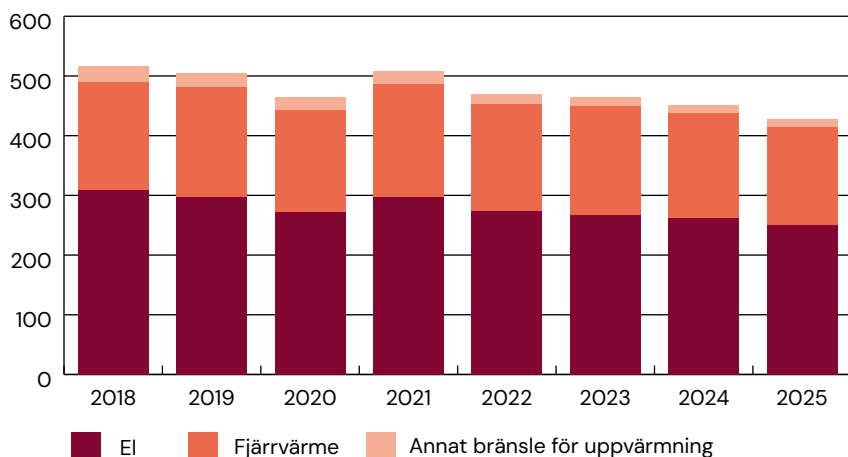
- **Energianvändning i byggnader** – Etappmål: Minskad energianvändning och eldningsolja utfasad 2027
- **Krematoriebränslen** – Etappmål: Uteslutande fossilfria stödbränslen används
- **Tjänsteresor med bil** – Etappmål: 75 procent fossilfria bilresor
- **Tjänsteresor med flyg** – Etappmål: Minskning med 50 procent
- **Solelsproduktion** – Etappmål: Ökningen överstiger den generella ökningen i Sverige

Målen sätts etappvis och justeras något mellan etapperna beroende på hur det går. Samtidigt ligger effektmålet fram till 2030 fast. Det medför att slutsatser om hur väl etappmålen uppfylls ger en hyfsad indikation om hur förutsättningarna för att nå effektmålet 2030 ser ut. Det gäller även om målen för etapp 3 (2028 - 2030) inte beslutas förrän 2027.

Målområde: Energianvändning i byggnader – minskad energianvändning och utfasad eldningsolja

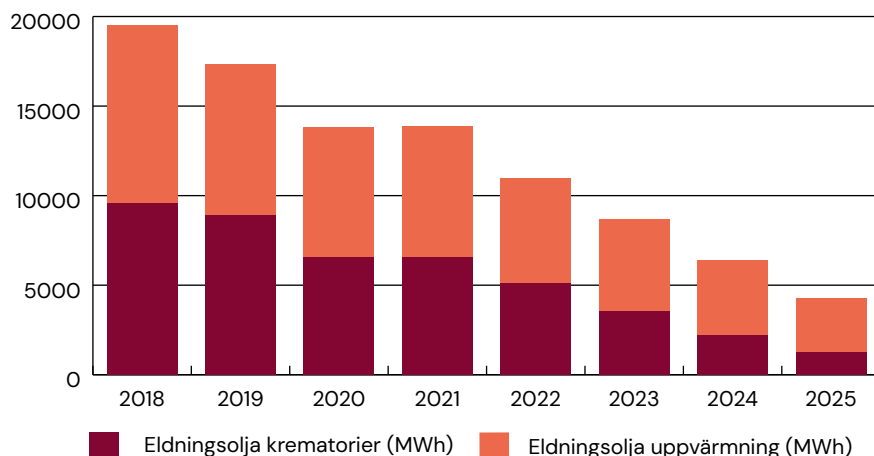
Målet om energianvändning i byggnader kommer att inte uppfyllas till 2030 om det fortsätter i den takt som utvecklingen hittills gått i. Minskningen 2023–2025 var drygt 4 procent årligen (se figur 2). Flera av stiftens ligger emellertid i god takt för etappen, vilket vittnar om att det är ett mål stiftens arbetar fokuserat med. Beroende på stiftens varierande verksamhet och geografiska läge ser dock förutsättningarna väldigt olika ut för att uppnå målvärdet, vilket ger olika hastighet i omställningsarbetet.

Figur 2. Energianvändning i byggnader (GWh) per år 2018 – 2025



Målet om utfasad eldningsolja (figur 3) har goda förutsättningar att nås om det fortsätter i samma takt resten av etappen. Under år 2025 minskade användningen av eldningsolja med 51 procent jämfört med 2023.

Figur 3. Användningen av eldningsolja (MWh) per år 2018 – 2025.



Det ska poängteras att en oljepanna i sig inte nödvändigtvis utgör ett problem, då de skulle kunna fylla en funktion i ett beredskapsperspektiv, det vill säga som en värmekälla i händelse av kris. Därför ligger också färdplanens fokus på de fall när oljepannan används som primär uppvärmningskälla. Krisberedskap utgör samtidigt också ett eget målområde i klimatfärdplanen kopplat till energiberedskap i händelse av kris, däribland klimatrelaterade kriser.

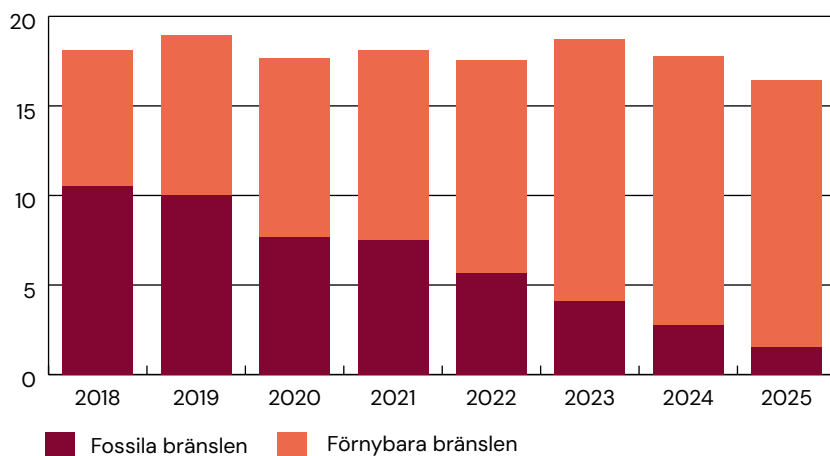
Framåtblick

Mellan 2018 och 2025 har Svenska kyrkans energianvändning minskat med 17 procent, vilket innebär i snitt drygt 2,5 procent per år. Takten i energieffektiviseringen skulle behöva mer än fördubblas för att energianvändningen ska kunna nå målet 2030. Främjandearbetet för minskad energianvändning har intensifierats under 2025 vilket troligen innebär något snabbare minskning under de kommande åren. Kännedomen om vad som behöver göras är god. Genom att arbeta aktivt med lokalförsörjningsplaner, att delta i utbildningar och kontinuerligt arbeta med energioptimering i befintlig utrustning går det att minska energianvändningen en hel del. Genom att nyttja färdplanens energieffektiviseringsbidrag och statliga bidrag för att modernisera och effektivisera uppvärmning och ventilation med mera är det också möjligt att uppnå en avsevärd minskning av energianvändningen. Detta skulle även innebära stora kostnadsbesparingar. Den stora utmaningen handlar framför allt om kapacitet och förutsättningar i församlingar och pastorat att fatta beslut och genomföra de åtgärder som behövs.

Målområde Krematoriebränsle – enbart fossilfria stödbränslen

Målet om fossilfria stödbränslen kommer att uppfyllas om utvecklingen fortsätter i samma takt under resten av etappen. För att uppnå målet vid etappens slut är riktvärdet för 2025 att minst 89 procent av den använda energin (uttryckt i MWh) utgörs av fossilfria stödbränslen. Snittet för Svenska kyrkan landade på 91 procent under detta år (se figur 4).

Figur 4. Användningen av fossila respektive förnybara stödbränslen (GWh) i krematorieverksamheten per år 2018 – 2025.



Övergången från fossila till förnybara bränslen i krematorieverksamheten illustreras av den snabba minskningen av användandet av eldningsolja. I det avseendet skiljer sig krematorieverksamheten från uppvärmningen av övriga byggnader där vi kan konstatera att utfasningen gått långsammare (se figur 3).

I etappmålet finns också ett etablerat målvärde för år 2027 om att klimatpåverkande utsläpp (uttryckt i kilo koldioxidekvivalenter, kgCO₂e) ska vara högst 20 kg per kremation. Snittet för Svenska kyrkan 2025 landade på 24 kg per kremation vilket är 3 kg lägre än riktvärdet för samma år. 31 av 53 krematoriehuvudmän klarar dessutom målvärdet för hela etappen redan idag och aggregerat till stiftsnivå klarar sex stift målvärdet för etappen, vilket är en fördubbling från föregående år. I båda delarna av etappmålet sker alltså framsteg i den takt som är nödvändig.

I begravningsverksamheten finns ett stort bestånd arbets- och anläggningsmaskiner, som också används i utvändig fastighets-skötsel utanför begravningsverksamheten. Klimatpåverkan från användningen av dessa maskiner är förknippat med en del brister i dataunderlagen, men under våren 2026 gjordes att första försök baserat på tillgängliga data.

För arbetsmaskiner som är registrerade hos Transportstyrelsen finns det beståndsdata som ger möjlighet att jämföra utvecklingen i Svenska kyrkan gällande övergång till eldrift. Genom att tillämpa antaganden om drifttider⁵ från kommunal parkförvaltning, justerade för en lägre brukstid per år, kan vi dra slutsatser om förändringar i beståndet och dra preliminära slutsatser om klimatpåverkande utsläpp. Antalet registrerade arbetsmaskiner (exempelvis traktorer, fyrhjulingar, redskapsbärare, mopedbilar och andra motorredskap) har ökat med 9 procent mellan 2018 och 2025. Under samma tid har utsläppen minskat med 10 procent, på grund av att antalet elfordon ökat med 17 procentenheter. Oavsett antagande om drifttider så står det klart att klimatpåverkan minskat, trots ett större fordonsbestånd.

Observera att anläggningsmaskiner, som grävmaskiner, inte är registrerade liksom mindre arbetsmaskiner som gräsklippare och lövblåsare. Därför finns ingen statistik om dessa. Sannolikt så står dessa för mindre del av klimatpåverkan då beståndet av de tyngre maskinerna är mindre samtidigt som de mindre maskinerna inte har så hög klimatbelastning i drift. Sannolikt följer dessa maskiner också mönstret ovan, det vill säga en minskande klimatpåverkan.

Framåtblick

Med nuvarande utvecklingstakt ser det ut som att målen rörande krematorieverksamheten kommer att uppfyllas, men samtidigt höjs ett varningens finger för att takten i den positiva utvecklingen troligen kommer stanna av. Det som nu återstår är nämligen ett arbete som är svårare att genomföra lika snabbt, eftersom det kommer kräva omfattande investeringar för att ställa om till hållbart krematoriebränsle i de delar av verksamheten där det fortfarande återstår att göra.

5 Naturvårdsverket (2018), Arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp
<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6826-4.pdf>

För begravningsverksamheten i vidare mening kommer utmaningarna i stället ligga på omställningen i fordonsparken. Det finns baserat på tillgängliga data skäl att anta att färdplanens mål för denna del av kyrkans fordonspark kommer kunna nås till 2030. Det gäller arbets- och anläggningsmaskiner kopplade till gravsättning, gravvård och kyrkogårdsförvaltningen. Det finns ingen komplett mätning av faktisk användning av fossila bränslen för transporter och maskinell utrustning vad gäller skötsel av begravningsplatser och markanläggningar. Men även om det saknas data för att klargöra om arbetet går tillräcklig snabbt framåt kan det ändå konstateras att den fossila energianvändningen kopplat till maskinell utrustning minskat, då många begravningshuvudmän övergått till robotgräsklippare, eldrivna verktyg och eldrivna arbetsfordon. Några begravningshuvudmän har helt fossilfri begravningsverksamhet och många arbetar målmedvetet med sin omställning. När det hållbara alternativet HVO100 väljs framför diesel, ger det över 80 procents minskning av utsläppen per drifttimme⁶. För att uppfylla etappmålet är det också viktigt att hitta alternativa skötselmetoder. Att låta äng eller högvuxet gräs växa på begravningsplatser som ett alternativ till gräsmatta minskar behovet av klippning och bidrar dessutom till biologisk mångfald och ökad motståndskraft vid klimatförändringar.

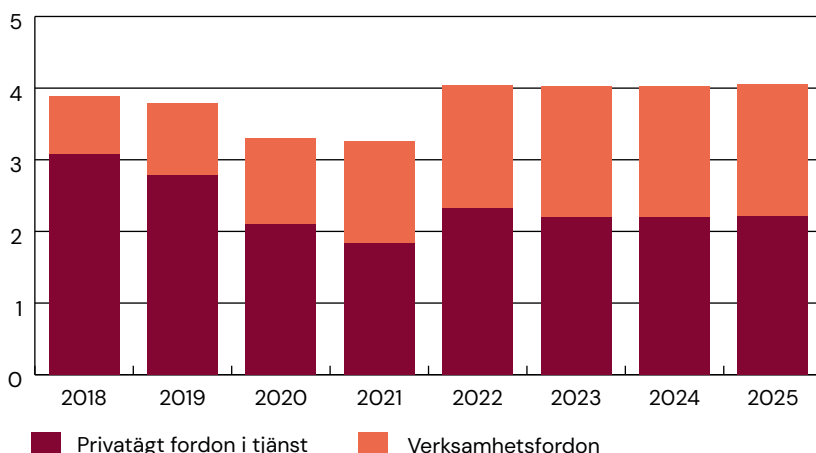
Målområde: Tjänsteresor med bil – 75 procent fossilfria bilresor

I Svenska kyrkans verksamhet körs årligen strax över 4 miljoner mil (figur 5), uppdelat på något mer än hälften i egen bil och hälften i de verksamhetsägda bilarna, så kallade verksamhetsfordon, det vill säga fordon som församlingen, pastoratet eller stiftet äger. Verksamhetsfordon inkluderar bilar som ägs eller leasas finansiellt av församlingen. Statistik för operationellt leasade bilar saknas däremot, vilket är en vanlig modell för företagsleasing, där man i praktiken hyr fordonet, medan finansiell leasing innebär att man i praktiken äger fordonet. Detta påverkar möjligheten att hämta statistik då operationellt leasade fordon inte kan identifieras fullt ut i fordonsregister och den faktiska fordonsanvändningen kan därför vara högre än vad vår registerdata indikerar.

6 Energimyndighetens drivmedelsrapport, uppdaterad 2026-06-02, <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/drivmedelsrapport-for-2025/>

Figur 5. Antal mil med bilresor inom Svenska kyrkan totalt per år 2018 – 2025

Miljoner mil



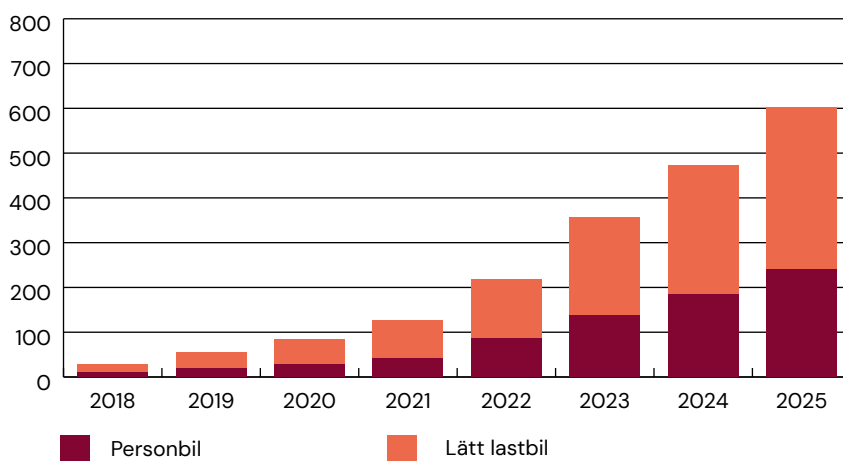
4 miljoner mil är en totalsiffra som varit relativt konstant sedan 2022, men som ökat med 4,5 procent sedan 2018. Skiftet från bruk av egen bil till verksamhetsägd bil pågår, men långsamt. En ökning med knappt 1 procent sedan 2023 mätt i antal körda mil är tvärt emot vad som är önskvärt för att uppnå målet.

2025 kördes 35 procent av verksamhetsfordonen fossilfritt. Det ligger klart under riktvärdet 53 procent för att klara målet. Sådan statistik finns inte för privata bilar i tjänst då insamling av data gällande dessa fordon inte sker ännu. Sannolikt avviker inte fordonsinnehavet bland de som kör privatbil i tjänst från den genomsnittliga fordonsparken i Sverige, varför det finns skäl att anta att för totalsträckan 4 miljoner mil i kyrkans tjänst så är vi ännu längre ifrån målvärdet. Även om nybilsförsäljningen i Sverige till övervägande del utgörs av elbilar (inklusive el- och laddhybrider)⁷ så består fortsatt flottan av ca 75

⁷ Enligt Trafikanalys utgjorde elbilar 41,2 procent av de nyregistrerade personbilarna i Sverige i maj 2026, jämfört med 25,2 procent för bensin- och dieselbilar sammantaget, källa SCB, maj 2026, https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_TK_TK1001_TK1001A/PersBilarDrivMedel/

procent bensin- och dieselfordon⁸. Generellt antas⁹ en mycket liten andel (under 10 procent) av dieselfordon i privat ägo tankas med HVO100 även om dieselfordon utgör ca 30 procent av den svenska fordonsflottan, vilket bland annat beror på att HVO100 är dyrare¹⁰. Det är således rimligt att anta att de privatfordon som används i tjänst inom Svenska kyrkan huvudsakligen tankas med vanlig diesel. Även om uppföljning ännu inte kan göras är bedömningen att det är en klimatvinst om användning av privat bil i tjänst minskar till förmån för verksamhetsbilar då dessa i högre grad drivs fossilfritt jämfört med en snittbil i Sverige.

Figur 6. Antal elfordon inom Svenska kyrkans verksamhet efter fordonstyp per år 2018 – 2025



Antalet elfordon ska ställas i relation till Svenska kyrkans totala fordonspark inom fordonstypen personbil och lätt lastbil. Ökningen elbilar från 2018 till 2025 är nära 20-faldig. Under samma period ökade antalet fordon totalt med 40 procent vilket bland annat är ett

8 Trafikanalys, fordonspark 2025/2026, <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2026/fordon-i-lan-och-kommuner-2025.pdf> en i Sverige årsskiftet 2025/2026

9 Energimyndighetens samlade analys <https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/statistik-om-biobranslen-och-drivmedel/>

10 8–9 kronor dyrare per liter, juni 2026, vilket emellertid är högre än det tidigare varit. Mellan 2020 och 2026 har prisskillnaden varit mellan 1,50 kronor och nu över 8 kronor. Källa: IVL (2022), <https://ivl.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1714447&dsid=7379> för utvecklingen mellan 2020 och 2022.

resultat av lokala beslut att minska användandet av privat bil i tjänst. Effekten av denna omställning torde så småningom också synas i minskade antal körda mil i takt med att nya arbetssätt införs. Brist på data om operationell leasing stör resultaten och därmed analysen något, men på det stora hela är antagandet att det inte påverkar jämförelser i väsentlig mening, dvs att nivån på operationell leasing är i stort sett oförändrad över tid.

En vanlig invändning mot utbyggnad av en elfordonspark är att laddinfrastrukturen inte är utbyggd i norr och att elbilar fungerar sämre i våra nordliga stift. Vår data visar emellertid att våra nordliga stift har anammat elbilen i hög grad och laddinfrastrukturskartor visar också att det finns relativt god tillgång till laddinfrastruktur även i norra delarna av landet.

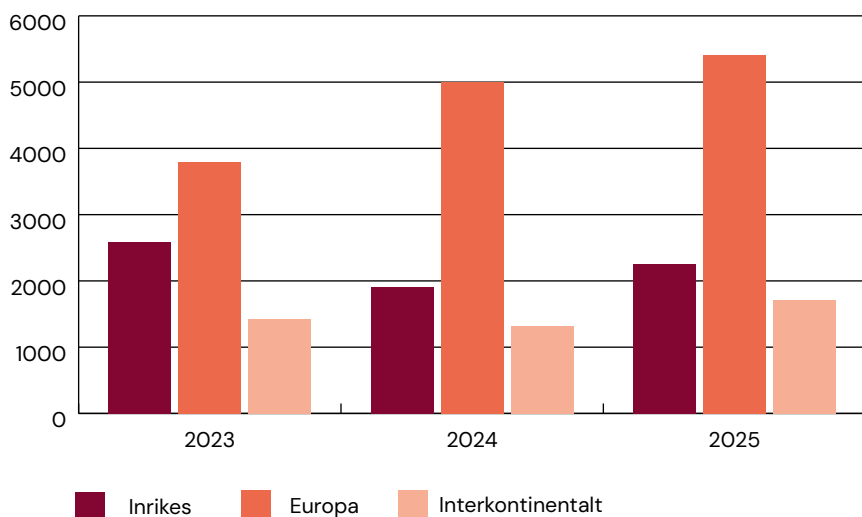
Målområde: Tjänsteresor med flyg – Minskning med 50 procent

Utöver bilresor har våra flygresor en relativt stor klimatpåverkan. Till skillnad från bilresor kan inte vår klimatpåverkan från flygresor hanteras på annat sätt än att minska av antalet resor, till förmån för digitala möten eller andra färdssätt, exempelvis tåg. Samtidigt är det svårt att helt avstå från flygresor eftersom Svenska kyrkan har internationella uppdrag i form av ekumenisk samverkan, internationellt utvecklings- och humanitärt arbete samt verksamhet inom utlandskyrkan. Fokus i färdplanearbetet har legat på att minska korta flygresor, till exempel inom Sverige och Norden samt till kontinenten. På grund av våra kyrkas geografiska spridning kan emellertid inte sådana resor alltid undvikas, då godtagbara alternativ inte alltid finns.

Svenska kyrkans nationella nivå står för cirka en tredjedel av alla flygresor, som en följd av det internationella uppdraget. Även många församlingar och stift har ekumeniska relationer via vänförsamlingar och vänstift samtidigt som de bedriver internationellt utvecklingsarbete. Det innebär att en del längre internationella flygresor även förekommer inom denna verksamhet. På grund av viss osäkerhet kring den inrapporterade statistiken från församlingar, pastorat och stift och den än så länge korta tidsserien av statistik (2023–2025) bör resultaten tolkas med försiktighet. Den nationella nivån minskade flygresandet med cirka 50 procent mellan 2018 och 2025, vilket har en stor effekt på kyrkans utsläpp från resor. Minskningstakten har emellertid planat ut de senaste två åren. För övriga kyrkliga enheter sammanställs statistik sedan 2023. Mellan 2023 och 2025 ökade

flygresorna totalt med 20 procent, den nationella nivån inkluderad, vilket förefaller betyda att för övriga kyrkliga enheter är ökningen av antalet flygresor relativt stor, vilket är helt tvärtemot ambitionen i färdplanen.

Figur 7. Antal flygresor efter destination per år 2023 – 2025 (enkelresor)



För att klara målet till 2030 krävs en årlig dramatisk minskning av antalet flygresor. Staplarna i figur 7 visar utveckling åt olika håll olika år vilket är ett tecken på att statistikunderlaget har vissa kvalitetsbrister. Men i kombination med där vi har mer robust data finns det skäl att betrakta utvecklingen som oroande. Det är svårt att dra någon annan slutsats än att utvecklingen går åt fel håll på totalen. En liten ljusning är dock att på just inrikes resor är utvecklingen positiv sett över de tre åren. Dessutom uppgav 6 av 13 stift i inrapporteringen 2025 att de gjorde insatser för att främja flygfria resor, (exempelvis konfirmand-, kör-, eller andra församlingsresor) inom församlingar och pastorat. Det är också tydligt att omställningen av europaresor från flyg till tåg är problematisk beroende på hur tåg i Europa och Sverige både upplevs fungera och faktiskt fungerar. För längre resor är flygresor fortfarande norm inom Svenska kyrkan och en sådan norm är svår att ändra på annat sätt än genom att styra val av resesätt med policybeslut.

Framåtblick flyg- och bilresor

Sammantaget visar statistiken att resandet med flyg och bil ökar. De senaste åren förefaller antalet flygresor ha ökat med närmare 20 procent, efter att ha minskat kraftigt mellan 2018 och 2023. Under perioden 2023 till 2025 har bilresorna ökat, liksom fordonsflottan, men det är ändå tydligt att omställningen mot en fossilfri fordonsflotta har påbörjats. Även ökat resande med en alltmer fossilfri fordonsflotta innebär således minskade utsläpp. Att nå den nödvändiga minskningen av utsläppen från resor med bil och flyg till och med 2030, jämfört med 2018, är ett mycket utmanande mål eftersom vissa resor alltid kommer att vara viktiga för verksamheten. Det är dock möjligt att komma nära målsättningen genom att aktivt minska onödiga bilresor, fortsätta övergången från privat bil i tjänst till verksamhetsbil samt fullfölja omställningen av fordonsflottan. I det korta perspektivet behöver det inte nödvändigtvis betyda en övergång till elbil. Att tanka HVO100 i stället för diesel ger också betydande utsläppsminskningar.

För att uppnå målen behöver dessutom inrikes- och europaresor nästan enbart genomföras med tåg. Interkontinentala flygresor behöver minska i en takt som är ungefär dubbelt så hög som mellan 2018 och 2023. Med dessa åtgärder, i kombination med tydliga prioriteringar och beslut på lokal nivå, finns möjlighet att kraftigt minska utsläppen från tjänsteresor fram till 2030 till nära 90 procent jämfört med basåret 2018.

Målområde: Solelsproduktion – Ökar snabbare i kyrkan än i Sverige generellt

Solelsproduktionen mäts i både producerade kilowattimmar (kWh) och i installerad effekt (kW), det vill säga den produktionskapacitet en anläggning har. Produktionen är beroende av solen och varierar mellan åren medan den installerade effekten är konstant och därför ett bättre måttvärde för jämförelser. Figur 8 visar att den installerade effekten inom Svenska kyrkan mer än tredubblades mellan 2020 och 2025 där ökningen mellan 2023 och 2025 markerar en betydligt snabbare tillväxt än tidigare. Under samma period ökade Sverige kapaciteten med nästan 400 procent, dvs en femdubbling¹¹. Under

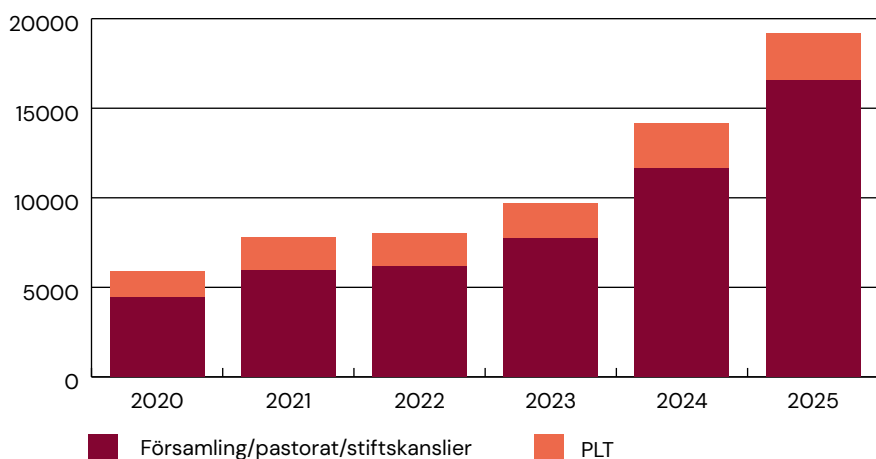
11 Svensk Solenergi (2026). *Installerad solkraft*. Statistik över installerade solcellsanläggningar och installerad effekt i Sverige, <https://svensksolenergi.se/statistik/solkraft/>

perioden 2023 till 2025 var ökningstakten lägre i Sverige (37 procent). Det betyder att efter en långsammare start inom kyrkan har vi fått upp hastigheten till att ligga i paritet med utvecklingen i Sverige generellt.

I staplarna i figur 8 ingår inte upplåten mark för andra aktörers solproduktionsprojekt. Det skulle addera ytterligare en MW i installerad effekt. Även om det inte räknas med i statistiken så är det ett bra sätt att bidra till Sveriges omställning när det gäller anläggningar på församlingar och pastorats mark.

Dessutom har Prästlönetillgångarna (PLT) tecknat avsiktsförklaringar för ett stort antal solparksprojekt med externa solparksaktörer på de markfastigheter som förvaltas av PLT. Till skillnad från mindre takanläggningar som ofta är fallet för församlingar och pastorat, är tiden mellan projektplanering och genomförande mycket lång för en större solpark. På vägen till färdig anläggning finns ofta många fördröjande hinder, exempelvis i fråga om nätanslutningar, miljöprövningar, finansiering och andra kommersiella förutsättningar. I nästan alla fall rör det sig om markupplåtelser där externa solparksaktörer planerar installera anläggningar, det vill säga anläggningar som inte ägs av PLT. Produktionen från dessa anläggningar registreras inte i Svenska kyrkans statistik, men utgör väsentliga bidrag till Sveriges omställning i stort.

Figur 8. Ackumulerad installerad effekt (kW) solceller per år 2020–2025



Framåtblick

Färdplanens mål om att installera anläggningar i högre takt än Sverige som helhet kommer uppfyllas om utvecklingen fortsätter i samma takt. Elprinsnivåer, tillgång till investeringsstöd, byggregler, prisutveckling på paneler och batterier samt inte minst möjligheten till nätanslutningar påverkar förutsättningarna för den fortsatta utvecklingen. Vid någon tidpunkt kommer också möjligheten att hitta lämpliga platser för placering av anläggningar att ta slut, vilket kommer påverka utbyggnadshastigheten. För allt fler församlingar är det idag solesinstallationer med batteriinstallation som motiverar församlingar att ta ett investeringsbeslut. Förväntad teknik- och prisutveckling med smarta lokala energioptimerande system där fordon och maskiner med eldrift, laddstolpar, batterier och solcellssystem nyttjas effektivt förväntas driva intresset för installation av solcellssystem i församlingarna.

Sammanfattande kommentarer

I många av etappmålen som direkt relaterar till målet om klimatneutralitet 2030 i Svenska kyrkans färdplan för klimatet behöver takten öka. Framför allt krävs fler insatser för att minska mängden köpt energi för uppvärmning och el i byggnader. Genom att nyttja färdplanens energieffektiviseringsbidrag tillsammans med statliga bidrag för att modernisera och effektivisera exempelvis uppvärmning och ventilation är det möjligt att uppnå en avsevärd minskning av energianvändningen. Detta skulle också innebära stora kostnadsbesparingar. Den stora utmaningen handlar dock om kapacitet och förutsättningar i församlingar och pastorat att fatta beslut och genomföra de åtgärder som behövs.

Det arbete som relaterar till målet om fossilfria tjänsteresor ser i nuläget ut att bli svårt att uppnå utan en kraftfull satsning. Även om förutsättningen för att uppnå måluppfyllelse till 2030 ger anledning till oro finns det samtidigt skäl att glädjas över att fordonsparken både vad gäller personbilar och arbetsfordon ser ut att elektrifieras i en utsträckning som skulle kunna möjliggöra att kyrkan når målet.

Den intensitetsökning i arbetet som kyrkostyrelsen beslutat om för etapp två 2024-2027, med ökade investeringar och ökad samverkan, kommer att behöva några år till på sig för att uppnå verklig effekt och därmed ge utslag i den statistik som beskriver utvecklingen.

Notering

Huvudsaklig källa till statistiken som texten baseras på hämtas in genom ekonomisk redogörelse, en statistikinhämtning som årligen sker med hjälp av Statistiska Centralbyrån, SCB. Denna statistik presenteras både som rådata och med utsläppsdata i koldioxidekvivalenter i visualiseringsverktyget VisA som alla kyrkliga enheter har tillgång till via Svenska kyrkans intranät, Kornet.

Referenser

Ekonomisk redogörelse, Svenska kyrkans årliga insamling av bland annat energidata som finns att hämta i Svenska kyrkans statistikdatabas VisA.

Energimyndigheten, <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/drivmedelsrapport-for-2025/>, uppdaterad 2026-06-04 och Energimyndighetens samlade analys <https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/statistik-om-biobranslen-och-drivmedel/>, uppdaterad 2025-06-04

Ett biskopsbrev om klimatet, Biskopsmötet (2019), [https://www.svenskakyrkan.se/filer/SK20077-Biskopsbrev-klimat-webb%20uppslag%20\(5\).pdf](https://www.svenskakyrkan.se/filer/SK20077-Biskopsbrev-klimat-webb%20uppslag%20(5).pdf)

IVL Svenska Miljöinstitut (2022), <https://ivl.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1714447&dswid=7379>

Naturvårdsverket (2018), Arbetsmaskinens klimat- och luftutsläpp, <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6826-4.pdf>

Statistiska Centralbyrån, maj 2026,

https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__TK__TK1001__TK1001A/PersBilarDriv

Svenska kyrkans färdplan för klimatet, <https://www.svenskakyrkan.se/klimat>

Svensk solenergi, <https://svensksolenergi.se/statistik/solkraft/>, hämtad 2026-06-30

Trafikanalys, fordonspark 2025/2026, <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2026/fordon-i-lan-och-kommuner-2025.pdf> en i Sverige årsskiftet 2025/2026