



# Handlingsplan för insatsområdet Hållbara och effektiva transporter



LÄNSSTYRELSEN  
ÖSTERGÖTLAND



Region  
Östergötland



## Handlingsplan för insatsområdet Hållbara och effektiva transporter 2021:21

Författare  
Omslagsbild  
ISBN  
Upplaga

Ylva Ek, Region Östergötland  
Consid  
978-91-89339-67-5  
Enbart digital upplaga

## Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar
1.0	2021-06-01	Först färdigställda versionen
2.0	2022-10-15	Uppdatering 2022

# Innehåll

<b>1. Introduktion .....</b>	<b>4</b>
1.1 Så här kan handlingsplanen användas .....	4
1.2 Arbetet med handlingsplanen.....	5
1.3 Mål.....	6
1.4 Viktiga aspekter och möjliga målkonflikter.....	7
1.5 Avgränsningar och kopplingar till andra insatsområden .....	8
<b>2 Åtgärdsområden och åtgärder .....</b>	<b>9</b>
2.1 Förnybara drivmedel och fordon .....	9
2.2 Hållbart resande.....	11
2.3 Effektiva logistiklösningar .....	12
2.4 Prioritering av åtgärder .....	14
<b>3. Uppföljning och vidare arbete .....</b>	<b>15</b>
3.1 Tack till medverkande .....	15
<b>4. Litteraturförteckning .....</b>	<b>16</b>

# 1. Introduktion

År 2019 antog Länsstyrelsen Östergötland tillsammans med Region Östergötland för första gången en gemensam energi- och klimatstrategi för länet [1]. I strategin finns fem mål som syftar till att minska negativ påverkan på klimatet från mänsklig aktivitet och gå mot ett mer hållbart samhälle. Strategin har även sex insatsområden för att tydliggöra var det behövs extra fokus i arbetet för att nå satta mål. Dessa insatsområden är:

- Förnybar och robust energiproduktion
- Energi- och klimateffektivt näringsliv
- Energi- och klimateffektiva bostäder och lokaler
- Hållbara och effektiva transporter
- Cirkulär ekonomi och hållbar konsumtion
- Hållbart jord- och skogsbruk

## 1.1 Så här kan handlingsplanen användas

Denna handlingsplan behandlar området ”Hållbara och Effektiva Transporter” och konkretiserar hur och vad vi behöver arbeta med för att bidra till uppfyllandet av de regionala energi- och klimatmålen.

Den första versionen av handlingsplanen togs fram under 2021. Handlingsplanen följs upp och aktualiseras samt vidareutvecklas vartannat år och det här är den andra versionen.

Planen syftar till att identifiera vilka åtgärder som behöver prioriteras under åren 2022 till 2024. Utifrån denna prioritering kan aktörer i länet arbeta i samma riktning och samverka kring olika åtgärder. På så sätt får länet en effektiv styrning mot de regionala energi- och klimatmålen. Arbetet med att identifiera behov av ytterligare åtgärder inom insatsområdet sker kontinuerligt tillsammans med regionala aktörer. Målet är att arbete inom ramen för handlingsplanen stärker samverkan mellan aktörer i länet. Samverkan skapar i sin tur möjlighet att belysa synergieffekter mellan olika insatser, likaså lyfta fram målkonflikter och bemöta dessa.

Målgrupp för planerna är Länsstyrelsen Östergötland, Region Östergötland, kommuner, företag och andra aktörer som berörs av respektive insatsområde. Handlingsplanerna kan användas av aktörer i länet som utgångspunkt i planering och arbete med åtgärder.

I nedanstående tabell förtydligas hur denna handlingsplan är upplagd och hur den förhåller sig till den övergripande regionala energi- och klimatstrategin.

Nivå	Kommentar
<b>Energi- och klimatstrategi</b>	Övergripande strategi med mål och underliggande insatsområden.
<b>Insatsområde</b>	Sex insatsområden som förtydligar inom vilka områden som fokus bör ligga för att uppnå övergripande mål.
<b>Handlingsplan för insatsområde</b>	Konkretiserar vad som behöver göras för att bidra till att uppnå de övergripande målen.
<b>Åtgärdsområde</b>	Indelning av åtgärder som ligger nära varandra inom insatsområdet.
<b>Åtgärder</b>	Konkreta åtgärder som bidrar till att uppnå de övergripande målen.

**Tabell 1.** Illustration av begrepp och logik i handlingsplanen samt koppling till energi- och klimatstrategin.

## 1.2 Arbetet med handlingsplanen

Ansvar för respektive insatsområde och tillhörande handlingsplan är fördelat mellan Länsstyrelsen Östergötland och Region Östergötland. Insatsområdet Hållbara och Effektiva Transporter ligger under Region Östergötlands ansvar.

Ansvar innebär bland annat att bevaka utvecklingen inom insatsområdet. På regional nivå avser det att identifiera befintliga strategier, program och insatser som redan pågår i länet och som har koppling till det aktuella insatsområdet. Omvärldsanalysen inkluderar även nationella och internationella mål och politikområden som kan påverka förutsättningar för åtgärder och projekt även på regional nivå. Tillsammans ger dessa delar en bättre uppfattning om befintliga målkonflikter att förhålla sig till i arbetet med insatsområdet.

Kontinuerligt sker även avstämningar med de nyckelaktörer som identifierats i arbetet med handlingsplanen. Dessa är aktörer som i någon omfattning bedriver utvecklingsprojekt och har stor möjlighet att genomföra åtgärder och/eller har sakkunskap inom handlingsplanens utpekade åtgärdsområden.

I arbetet med att identifiera såväl pågående åtgärder som utvecklingsbehov i länet har dialogmöten med utvalda aktörer i länet genomförts. Individuella dialogmöten har kompletterats med dialog och förankring i samband med möten inom befintliga nätverk och mötesformer som exempelvis Östergötlands energi- och klimatråd, samverkansnätverk för strategiskt energi- och klimatarbete och samordningsgruppen för Miljönytta som affär inom regionens arbete med Smart specialisering.

Det finns strategier och program som har koppling till insatsområdet och därför är viktiga att förhålla sig till. På nationell nivå är det främst: Agenda 2030-målen [2], Miljökvalitetsmålen [3], Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033, Trafikverket[6], Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn [30], Nationell elektrifieringsstrategi [16], Nationell godstransportstrategi [18], Storregional systemanalys för Stockholm Mälarenregionen [13]. På regional nivå är det främst: Energi- och klimatstrategi för Östergötland [1],

Det regionala utvecklingsprogrammet för Östergötland, RUS [4], Färdplan för effektiv logistik [14], Regionalt trafikförsörjningsprogram [8], Infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel [10], Regional cykelstrategi [12].

## 1.3 Mål

I kommande kapitel presenteras de nationella och regionala mål som påverkas direkt av arbetet inom insatsområdet eller som kan påverka förutsättningarna för arbetet inom insatsområdet.

### 1.3.1 Agenda 2030

Alla former av omsättning av energi innebär en påverkan på miljön, exempelvis genom ökad resursanvändning, påverkan på lokal luftkvalitet eller genom en förändrad livsmiljö för växter och djur. Därför behöver de planerade åtgärder och projektförslag som utvecklas inom ramen för handlingsplansarbetet utvärderas för att förhindra att det uppstår målkonflikter i genomförandet av dem, och i de fall de uppstår hitta lösningar för dessa. Som vägledning finns de 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 [2] med de tre dimensionerna social, ekologisk och ekonomisk hållbar utveckling. Dessa mål beskrivs som odelbara vilket betyder att inga mål ska nås på bekostnad av andra. Insatsområdet Hållbara och effektiva transporter kopplar an till och bidrar direkt till sex av dessa mål och framför allt några av delmålen, dessa presenteras kort nedan. För några av de andra globala hållbarhetsmålen kan mer indirekta kopplingar göras.



**Mål 1. Ingen fattigdom.** Alla har rätt till ekonomiska resurser samt tillgångar till naturresurser och ny lämplig teknik. Vår konsumtion ger utsläpp i form av både produktion och transporter i andra länder. Genom att skärpa miljö- och klimatkrav i upphandling kan utsläppen som genereras i fattiga länder minskas.



**Mål 3. Ett hälsosamt liv och välbefinnande för alla.** Luftföroreningar och buller kan påverka vår hälsa negativt. Genom att minska utsläpp till luft, vatten och mark från transportsektorn kan vi minska antalet döds och sjukdomsfall.



**Mål 5. Jämställdhet.** Det råder skillnad i resmönster mellan kön och olika samhällsgrupper. Fysisk planering kan användas för att gynna en utveckling med mer gång och cykelvägar, tillgänglig kollektivtrafik och mobilitetslösningar.



**Mål 7. Hållbar energi för alla.** Andelen förnybara drivmedel och energieffektiviteten i allt transportarbete måste öka. Detta kan uppnås genom att samarbeta för skärpta krav i alla fordons och transportupphandlingar.



**Mål 11. Hållbara städer och samhällen.** Genom att tillhandahålla hållbara transporter i transporteffektiva system och med förnybara drivmedel, kan de negativa hälsoeffekterna från transporter minskas i städer och samhällen.



**Mål 12. Hållbar konsumtion och produktion.** Subventioner av fossila bränslen motverkar klimatarbetet och minskar incitamenten för att gå över till förnybara drivmedel och att energieffektivisera.



**Mål 13. Bekämpa klimatförändringarna.** Klimatförändringarna kan påverka tillgången på vatten, mat och vår säkerhet och hälsa. Genom att använda förnybara drivmedel och minska samt energieffektivisera allt transportarbete kan vi minska de klimatpåverkande utsläppen från transporter.

### 1.3.2 Miljömålen

Insatsområdet har indirekta kopplingar till flera av de svenska miljömålen [3], men de tydligaste kopplingarna kan göras till målen *Begränsad klimatpåverkan*, *Bara naturlig försurning* och *Frisk luft*



**Generationsmålet** utgör det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik och det miljöarbete som krävs för att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande generationer.



**Begränsad klimatpåverkan.** Nyttjande av förnybara drivmedel och främjande av minskade transporter bidrar till minskad klimatpåverkan.



**Bara naturlig försurning.** Insatsområdet främjar utvecklingen för minskade transporter samt förnybara drivmedel som inte bidrar till försurning.



**Frisk luft.** Insatsområdet vill främja utvecklingen för utsläppsfria samt minskade transporter.

För mer information om de nationella miljömålen se, [Sverigesmiljomal.se](http://Sverigesmiljomal.se) Illustrationer: Tobias Flygar.

### 1.3.3 Regionala energi- och klimatmål

I den regionala energi- och klimatstrategin [1] som antogs av Länsstyrelsen Östergötland och Region Östergötland år 2019 finns fem målsättningar. Insatsområdet Hållbara och Effektiva Transporter har starkast kopplingar till två av målen:

Mål 1: År 2045 ska utsläppen av växthusgaser i Östergötland vara 85 procent lägre jämfört med år 1990. Etappmål är 70 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med 1990. Nuläge år 2019: minskning med 27,6 procent sedan år 1990.

Mål 4: År 2030 ska växthusgasutsläppen från transporter i Östergötland vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010. Nuläge år 2020: minskning med 29,4 procent jämfört med år 2010.

## 1.4 Viktiga aspekter och möjliga målkonflikter

Nedan lyfts viktiga aspekter och möjliga målkonflikter som är viktiga att beakta i arbetet med insatsområdet. Ett helhetsperspektiv krävs för att undvika potentiella målkonflikter och arbeta för en ekonomisk, social och ekologiskt hållbar utveckling. Hur målkonflikterna ska hanteras och lösas lyfts inte i detta dokument utan behöver utredas och hanteras vidare genom samverkan i länet.

### **1.4.1 En långsiktig och hållbar trafik- och samhällsbyggnadsplanering**

I Östergötland, precis som övriga Sverige, genererar transporter cirka en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen där vägtransporter står för drygt 90 procent av dessa [1]. Utvecklingen vi ser idag är en ökning av biltrafik och transporter och klimatpåverkan från transportsektorn minskar inte i den takt som krävs. För att nå målen är det av stor vikt att ha en samhällsplanering som ger genomslag i ett samhällsbyggande där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras, samt att en omställning av transportsystemen till fossilfria och optimerade logistiklösningar möjliggörs.

### **1.4.2 Lokal produktion och infrastruktur för förnybara drivmedel**

I en orolig värld och med en global ökad efterfrågan på förnybara drivmedel blir frågan om lokal produktion, förädling och distribution av fossilfria drivmedel högaktuell. I Östergötland finns flera aktörer för både produktion och distribution med potential att utöka sin verksamhet. Gynnsamma marknadsförutsättningar hämmas idag av EU:s statsstödsregler där skatteundantag i nuläget är beviljat till och med 2022 för flytande biodrivmedel och till 2030 för biogas. Den av EU utstakade vägen i Clean Vehicle Directive [17] och i uppdatering och skärpning av förordning av direktiv för infrastruktur för förnybara drivmedel [28] samt den av Sveriges regering utstakade vägen i SOU 2021:48 [15] och nationell elektrifieringsstrategi [16] är att vägtransporterna i så stor utsträckning som möjligt ska elektrifieras. Flytande och gasformiga förnybara drivmedel frigörs därmed för arbetsmaskiner, sjöfart, flyg och industri. Ökningen av elektrifierade fordon går nu fort [31]. Ett utökat behov av elkapacitet och effekt kommer till följd av detta att behöva hanteras och insatserna för utbyggnad av laddinfrastruktur samordnas och intensifieras för både tunga och lätta fordon i hela Östergötlands geografi.

### **1.4.3 Nyttjande av skog och jord till förnybara drivmedel**

I omställningen till fossilfria drivmedel kommer det krävas biomassa för att producera biodrivmedel [32]. Meningarna går isär om hur stora volymer av biodrivmedel som kan produceras hållbart från skog och jord, utan alltför negativa effekter på till exempel matproduktion, biologisk mångfald eller natursystemens kolinbindning. Dessutom kan EU-kommissionens förslag till reviderad LULUCF-lagstiftning [28] innebära att Sverige måste minska sitt uttag av skogsråvara för att öka skogens kolsänka till 2030.

## **1.5 Avgränsningar och kopplingar till andra insatsområden**

Likt energi- och klimatstrategin är handlingsplanen för hållbara och effektiva transporter avgränsad till regionala åtgärder, initiativ och projekt. Följaktligen kommer effekter och måluppfyllnad följas upp på regional nivå. Omvärldsspaning med påverkan på och i förhållande till Östergötlands energi- och klimatarbete kommer ske kontinuerligt under nätverksträffar och liknande.

Kopplingar finns till flera andra insatsområden, inte minst Förnybar och robust energiproduktion och Energieffektiva bostäder och lokaler. Överlappande områden är exempelvis elkapacitet och tillräcklig effekt vid ökad elektrifiering av fordonssektorn, och hållbar logistik vid byggarbetsplatser.



## 2 Åtgärdsområden och åtgärder

Insatsområdet Hållbara och effektiva transporter har delats in i följande tre åtgärdsområden med underliggande åtgärder:

- Förnybara drivmedel och fordon
- Hållbart resande
- Effektiva logistiklösningar

I detta kapitel beskrivs de åtgärdsområden och åtgärder som har identifierats under processen med att utveckla denna handlingsplan. Samtliga åtgärder är förslag som kommit in under seminarium och dialogmöten med olika aktörer i länet. Åtgärderna består av såväl redan pågående insatser, planerade åtgärder samt förslag på ytterligare åtgärder som krävs för att öka möjligheterna att närma sig satta mål inom området.

### 2.1 Förnybara drivmedel och fordon

En grundläggande förutsättning för att nå det nationella målet om 70 procent reduktion av växthusgasutsläppen från transportsektorn till år 2030 jämfört med 2010 är en omställning till förnybara drivmedel. Samtliga av länets kommuner har idag tillgång till något förnybart drivmedelsalternativ [10]. Etanol E85 är det drivmedel som har bäst spridning i länet. Biogas finns i fyra av länets tretton kommuner till följd av lokala satsningar och samarbeten. Publika tankställen för biodiesel, främst HVO100, har ökat i takt med att allt fler fordonstillverkare lämnat godkännande för att tanka HVO100 i sina fordonsmodeller. Nätet av publika laddstationer växer successivt, men är än så länge främst koncentrerat till de större orterna.

Marknaden bygger ut tank- och laddinfrastruktur där det är affärsmässigt lönsamt. Det blir därför tydligt att offentlig sektor behöver ta ett aktivt ansvar för att säkerställa att en utbyggnad sker i samtliga delar av länet vilket också förespråkas av Trafikverkets plan för nationell transportinfrastruktur [6]. Frågan om hur vi kan skapa ett mer resilient samhälle kring energi och transporter är högaktuell i och med pandemi och det rådande världsläget samt de erfarenheter och effekter dessa omvärldsfaktorer kan ha på logistikföden och energiförsörjning.

Kommunerna har också en viktig roll i att främja transportbranschens omställning genom att ställa miljökrav i offentlig upphandling av transporttjänster för att gynna bredden av förnybara drivmedel som behövs i omställningen. I Östergötlands plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel finns en vägledande drivmedelsprioritering som Länsstyrelsen tagit fram [10]. Former för branschdialog och arbetssätt för att utföra ”Requests For Information”, RFI:er tillsammans med transportbranschen behöver också förbättras.

## 2.1.1 Åtgärder

Nedan följer en kort beskrivning av de åtgärder som identifierats som särskilt viktiga inom ramen för detta åtgärdsområde.

### **HET 1.1 Insatser för ökad etablering av tankställen för förnybara drivmedel**

Tillgången på fossilfria drivmedelsalternativ i hela Östergötland är en förutsättning för att kunna byta till fossilfria fordonsalternativ. Genom att kartlägga och identifiera trafik och transportflöden, samt behov av tankställen för förnybara drivmedel, kan potential för fler etableringar synliggöras och verkställas. Drivmedelsleverantörer, elbolag, nätägare, transportutförare och kommuner behöver samverka och tillgängliga stöd sökas för att få till stånd nya etableringar.

### **HET 1.2 Utveckla stöd och verktyg till kommuner för strategiskt arbete med utbyggnad av laddinfrastruktur**

Kommunerna har en viktig roll att på olika sätt främja utvecklingen av elfordon i både sina geografiska områden och den interna fordonsflottan. Genom att utveckla stöd och verktyg till kommuner att ta fram planer och/eller strategier för arbete med utbyggnad av laddinfrastruktur för egna fordon och publikt bruk kan denna utveckling främjas.

### **HET 1.3 Utredda vätgasens roll som fordonsbränsle i Östergötland**

Vätgasen pekas ut som ett av de framtida drivmedlen för tunga transporter från EU och nationellt [17, 20]. En utmaning är att en mycket liten del av den vätgas som produceras idag är fossilfri. Vätgasen som fordonsbränsle inom Östergötland är ett relativt utforskat område. En utredning kan utgöra en del i att titta på vätgasens roll i ett bredare perspektiv, till exempel att tillverka vätgas av produktionsöverskottet från vind och sol eller från industriprocesser.

### **HET 1.4 Genomföra insatser som främjar inköp och användning av fossiloberoende fordon**

Inom detta område finns det goda möjligheter till samverkan över kommun- och länsgränser för både offentliga organisationer och näringsliv. Genom att lära av varandra och dela lösningar bidrar en storregional samverkan till en högre takt i omställningen till fossilfria transporter. Både offentliga aktörer och näringsliv har en nyckelfunktion i genomförandet av omställningen som innefattar satsningar som bidrar till ny infrastruktur, ökat nyttjande av ny teknik och förnybara drivmedel, samordning av upphandlingskrav samt att främja beteendeförändringar.

### **HET 1.5 Implementera elektrifieringspiloter för tunga transporter**

Pilotprojekt för etablering av laddplatser för tunga transporter i länet skulle bidra till både minskade koldioxidutsläpp och energieffektivisering av transporter i länet. Ett behov och led i denna satsning är att utreda hur laddinfrastruktur för tunga transporter ska byggas för att fungera bäst för flest aktörer samt bidra till bästa energi- och optimeringspotential. Dessa frågor kräver bred samverkan mellan offentliga aktörer och näringsliv.

### **HET1.6 Utveckla formerna för offentliga organisationers upphandling av transporttjänster**

I Sverige omsätter den offentliga upphandlingen omkring 700 miljarder kronor årligen, vilket motsvarar en femtedel av BNP [24]. I offentliga verksamheter utgör transporttjänster en betydande del av den offentliga upphandlingen. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet i Sverige är att det kommer öka med över 30 procent fram till 2040 [25]. I upphandlingar är det möjligt att påverka utvecklingen genom att ställa krav på de transporttjänster så att de blir med effektiva och drivmedel som organisationen köper in är förnybara. Att dessutom ställa likvärdiga

klimatkrav från offentlig sektor i dialog med marknaden, ger bättre förutsättningar för en hållbar omställning.

## 2.2 Hållbart resande

För att möjliggöra en omställning mot ett mer hållbart transportsystem behöver bilanvändandet minska. Bilen är norm i samhället idag och speciellt på landsbygd är det ofta oundgängligt att äga en eller flera bilar. En avgörande faktor för att åstadkomma förändring är att normen för bilägandet ändras och att en utveckling sker mot att nyttja mer cykel, gång och kollektivtrafik, samt delade mobilitetslösningar istället för att äga bil själv. Exempel på delade mobilitetstjänster är bilpooler och privata bildelningstjänster, hyr- och låncykelsystem och samåkningstjänster. Kollektivtrafiken kan utgöra ryggraden och kopplas ihop med privata mobilitetslösningar som skapar konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Den ökande digitaliseringen med nya tjänster och samhällsfunktioner samt elektrifiering och automatisering av fordon öppnar för nya hållbara mobilitetslösningar som kan ge ny och ökad tillgänglighet. Utmaningen ligger i att utforma dessa lösningar så att de är så smidiga, tillgängliga och prisvärda som möjligt i förhållande till en egen bil. Beteendepåverkande insatser som leder till ökat nyttjande av gång, cykel och kollektivtrafik är också av stor vikt [26]. Parallellt behöver förutsättningar i planering av transportinfrastrukturplaneringen skapas som underlättar för gång, cykel och kollektivtrafik för att underlätta önskad utveckling.

### 2.2.1 Åtgärder

Nedan följer en kort beskrivning av de åtgärder som identifierats som särskilt viktiga inom ramen för detta åtgärdsområde.

#### **HET 2.1 Utveckla en strategi och färdplan för hållbar mobilitet i länet**

Det pågår många processer och insatser för att främja hållbar mobilitet inom länet. Att skapa en samlad bild av alla dessa insatser skulle kunna bidra till att identifiera läns gemensamma utvecklingsbehov. En samsyn med gemensamma mål regionalt och lokalt som gynnar förutsättningar för mer kollektivtrafik och cykel skulle kunna ge mer fokus åt området och öka takten i arbetet.

#### **HET 2.2 Beteendepåverkande insatser som bidrar till minskat resande med egen bil och ökat nyttjande av kollektivtrafik, gång och cykel**

Förutom att bilars utsläpp bidrar till klimatförändringen orsakar de problem som ohälsosam stadsluft, buller, trafikolyckor och trängsel. Åtgärder och kampanjer som att informera om nya cykelstråk och gratis provperioder i kollektivtrafiken påverkar människors sätt att resa i en mer hållbar riktning och kan vara mycket effektiva. Det är också effektivt att lyfta fram de personliga hälsovinster som kommer av att röra sig i större utsträckning. Insatser kan utvecklas i samverkan mellan marknad, kollektivtrafikbolag, offentlig sektor och aktuell målgrupp.

#### **HET 2.3 Utveckla MaaS och delade hållbara mobilitetstjänster för hela länet**

I större och medelstora orter och städer där privatbilismen medför problem med höga halter av föroreningar och trängsel, har lösningar för delad mobilitet stor potential men det finns många utmaningar att övervinna. Det finns ofta många aktörer med olika mobilitetslösningar utan samordning vilket gör att dessa lösningar framstår som komplicerade att använda. Att skapa gemensamma digitala plattformar för attraktiva Mobility as a Service (MaaS) lösningar skulle kunna råda bot på detta.

För att utveckla detta område krävs samverkan mellan marknad, kollektivtrafikbolag, offentlig sektor och de målgrupper som ska nyttja lösningarna. Att utreda behov av mobilitetshubbar i länets kommuner, det vill säga nav där man kan börja eller sluta resan med den egna bilen kan också vara del i detta arbete.

## **HET 2.4 Utveckla formerna för en sammanhållen infrastruktur- och transportplanering som främjar hållbara transportlösningar**

Detta område handlar om att främja utvecklandet av nya processer för byggande av ett långsiktigt hållbart transportsamhälle och att definiera processer som fångar aspekter som är allas angelägenhet och därför ofta trillar mellan stolarna. Boverkets regler för regional planering [22] ger förutsättningar för samverkan mellan lokal, regional och nationell nivå. I framtagandet av regionala utvecklingsstrategier [4], länstrafikplaner [7], trafikförsörjningsprogram [8] och regionala rumsliga strategier [11] kan en utvecklad dialog mellan region och kommuner kring regionala och lokala målbilder leda till att mer effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder vidtas. Översiktsplaneringen är den nivå inom den fysiska planeringen som är viktigast för att uppnå de transportpolitiska målen där markanvändningsplaneringen på en översiktlig nivå får stor betydelse för hur framtida trafikflöden kommer att se ut.

## **2.3 Effektiva logistiklösningar**

Effektiv logistik är ett styrkeområde inom Smart specialiseringsstrategin i Region Östergötland. I färdplanen [14] som tagits fram för detta område har fem åtgärdsområden identifierats med förslag på olika insatser. I färdplanen betonas att det inte räcker med enbart omställning till fossilfri energi inom transportsektorn för att nå hållbarhetsmålen. Det är nödvändigt att arbeta klimatsmart, både med omställning till fossilfri energi och med ökad effektivitet eftersom transporterna hela tiden ökar i samhället. Det ska ske genom att öka kunskapen om hållbara logistiklösningar och nyttiggörandet av dessa, genom att stärka förutsättningarna för kommersialisering av resurseffektiva lösningar, samt att få till en systemövergripande utveckling som i ett samhällsperspektiv bidrar till ökad effektivitet och snabbare omställning. Kommunala handlingsplaner och deras åtgärder är viktiga komponenter i att nå målen i färdplanerna. Insatser krävs från alla aktörer i logistiksystemet, inte bara logistik- och transportföretag utan även industri-, handels- och byggföretag samt offentliga aktörer som behöver och köper transporter.

### **2.3.1 Åtgärder**

Nedan följer en kortfattad beskrivning av de åtgärdsområden som identifierats som särskilt viktiga inom styrkeområdet effektiv logistik och som har koppling till denna handlingsplan. För att se åtgärderna i ett bredare sammanhang hänvisas till Färdplanen för effektiv logistik [14].

#### **HET 3.1 Utveckla lösningar för citylogistik**

Detta område innefattar att utveckla åtgärder som stimulerar miljölogistik, med fokus på logistiklösningar, transporter och ruttplanering. Exempel på insatser är att verka för samordnade transport- och terminallösningar i innerstäder, för ökat resursutnyttjande, bättre fyllnadsgrad, minskad trafik och bättre kontroll. Att verka för kompetensutveckling i kommunala förvaltningar och hos företag, för att bättre kunna möta den kraftiga ökningen av så kallade last-mile-transporter, samt att utveckla befintliga krav för klimatteffektiva transporter och på så sätt bidra till transportupphandlingar som premierar bra lösningar är också av stor vikt. Användning av visualisering för logistikflöden, för att sprida kunskap och öka systemförståelse är också något som behöver arbetas mer med. Ytterligare förslag på åtgärder är att genomföra piloter för elektrifiering inom ramen för citylogistik och att stödja nya innovativa tjänster och lösningar för citydistribution.

### **HET 3.2 Utveckla hamnens logistik**

Detta område handlar om att bidra till logistik- och utveckling av flödesekonomi (supply chain) i samarbete mellan hamnen och andra parter i regionen, exempelvis genom bättre transportupplägg med minskat antal tomtransporter. Ett identifierat område är att utveckla systemanalyser och projekt för hur Norrköpings hamn som regional nod på bästa sätt ska kunna bidra till infrastruktur för laddning och vätgas.

### **HET 3.3 Utveckla industrins logistik**

Inom detta område behövs projektutveckling och stöd för digitalisering och elektrifiering som stimulerar omställning och effektivitetsutveckling på samma sätt som i övriga logistiksystem. Detta kan åstadkommas genom att medverka till samverkan mellan köpare och säljare av transporter för att utveckla relationer och få till fler klimateffektiva avtal mellan köpare och säljare av transporter, till exempel flödeseffektivitet, ruttplanering och fyllnadsgrad, exempelvis genom anpassning av leveranstider.

### **HET 3.4 Utveckla bygg och anläggningslogistik**

Inom detta område finns behov av att skapa arenor för kompetensutveckling och stöd till byggföretag, fastighetsbolag, transportörer, tjänstepersoner och politiker, för att de ska kunna omvandla hållbarhetsstrategier till konkret handling när det gäller logistikfrågor. Exempel på insatser är att verka för upprättande av gemensamma bygglogistikcenter för ökat resursutnyttjande och bättre fyllnadsgrad, med minskad trafik och bättre kontroll som följd. Ytterligare exempel är att skapa förutsättningar för effektivare masstransporter och byte av massor mellan byggprojekt samt verka för upprättande av regionala/kommunala masslogistikcenter.

### **HET 3.5 Främja nyttjandet av restflöden**

Exempel på insatser inom detta område är att bidra med analyser, lösningar och utvecklingsprojekt för att identifiera potentialer och möjliggöra logistik och transport av restflöden samt sänka trösklarna för ett bättre resursutnyttjande. Exempelvis kan detta handla om att skapa tillfälliga lagringsplatser för byggmaterial eller schaktmassor i dialog med markägare och kommuner.

### **HET 3.6 Utveckla samordnade system för leveranser till landsbygd**

Ökad e-handel av sällanköpsvaror, såväl som leveranser av dagligvaror och förnödenheter, resulterar i ökade transportvolymen för landsbygden. Många olika transportaktörer med olika logistikflöden skulle kunna samordnas och optimeras. Transportörer, kunder, varuägare, tjänsteleverantörer, lokala föreningar och kommuner kan alla ha roller och ansvar i att samarbeta för att utveckla och samordna distribution till landsbygdstransportkedjan.

## 2.4 Prioritering av åtgärder

Under framtagandet och uppdateringen av denna handlingsplan har dialoger och workshops genomförts med nyckelaktörer inom området. Fokus har varit vilka åtgärder som ska finnas med i denna handlingsplan samt vilka av dem som bör prioriteras. Aspekter så som genomförbarhet, hållbarhet och klimatnytta har också vägts in i prioriteringen av åtgärder. Genom detta arbete har nedanstående åtgärder prioriterats att arbetas med under åren 2023 till 2024.

### **Prioriterade åtgärder 2023 och 2024:**

HET 1.1 Insatser för ökad etablering av tankställen för förnybara drivmedel

HET 1.6 Utveckla formerna för offentliga organisationers upphandling av transporttjänster

HET 2. 2 Beteendepåverkande insatser som bidrar till minskat resande med egen bil och ökat nyttjande av kollektivtrafik, gång och cykel

HET 2.3 Utveckla MaaS och delade hållbara mobilitetstjänster för hela länet

HET 2.4 Utveckla formerna för en sammanhållen infrastruktur- och transportplanering som främjar hållbara transportlösningar

## 3. Uppföljning och vidare arbete

På övergripande nivå sker en uppföljning av den regionala energi- och klimatstrategins mål som även kopplar an till denna handlingsplan. Arbetet inom respektive insatsområde följs även upp tre gånger per år och delges genom de nätverk och informationskanaler som Länsstyrelsen Östergötland och Region Östergötland har.

Region Östergötland är ansvarig för att vägleda förändringsarbetet inom insatsområdet i samverkan med Länsstyrelsen. Nästa steg är att aktörerna i länet tillsammans eller i vissa fall på egen hand implementerar åtgärderna i denna handlingsplan utifrån prioriteringarna i ovanstående delar. Parallellt sker ett arbete med att fortsätta inhämta synpunkter, idéer och utvecklingsmöjligheter kopplat till handlingsplanen. I båda fallen är samverkan en nyckel för ett framgångsrikt arbete. Ett sätt att möjliggöra implementering av åtgärder är att söka projektfinansiering. Kontakta ansvarig koordinator om ni som aktör söker samverkan och vill arbeta mer aktivt med något område eller åtgärd inom ramen för denna handlingsplan.

### 3.1 Tack till medverkande

Följande aktörer och nätverk har varit med i processen att ta fram denna andra version av handlingsplanen:

Länsstyrelsen Östergötland

Region Östergötland

Logistikia, Cleantech Östergötland

Norrköping Science Park, NOSP

VTI

Kommuner i nätverket för Energi- och klimatstrategisk samverkan

Östergötlands Energi och Klimatråd

## 4. Litteraturförteckning

1. Länsstyrelsen Östergötland och Region Östergötland, *Energi- och klimatstrategi för Östergötland*, Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/tjanster/publikationer/energi--och-klimatstrategi.html> [2021-03-31]
2. UNDP i Sverige, *Globala målen*, Tillgänglig: <https://www.globalamalen.se/> [2021-03-31]
3. Sveriges miljömål, Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/> [2021-03-31]
4. Region Östergötland, *Det regionala utvecklingsprogrammet för Östergötland*, Tillgänglig: <https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Utvecklingsstrategi-for-Ostergotland/> [2021-03-31]
5. Länsstyrelsen Östergötland, *Åtgärdsprogram för miljömålen*, Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.7ab1493f1677d97be13bf49/1545061433790/50%20%20C3%A5tg%20C3%A4rder%20of%20C3%B6r%20milj%20C3%B6%20i%20%20C3%96sterg%20C3%B6tland.pdf> [2021-03-31]
6. Trafikverket, *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2023* Tillgänglig: <http://trafikverket.divaportal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>
7. Region Östergötland, *Länsplan för regional transportinfrastruktur, Rapport RÖ 2021-1188, Remissversion*. Tillgänglig: <https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%20C3%A4llsbyggnad/Infrastruktur/Remissversion%20R%20C3%96%20LTP%202022-2033.pdf>
8. Region Östergötland, *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030*. Tillgängligt: <https://dokument.regionostergotland.se/Politiska%20dokument/Trafik%20och%20samh%20C3%A4llsplaneringsn%20C3%A4mnden/Regionalt%20Trafik%20C3%B6rs%20C3%B6rjningsprogram%20C3%96sterg%20C3%B6tland%202030%20-%20tillg%20C3%A4nglig%20version.pdf>
9. Region Östergötland, *Regional serviceplanering*. Tillgänglig: <https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%20C3%A4llsbyggnad/Landsbygd%20och%20sk%20C3%A4rg%20C3%A5rd/Regionalt%20serviceprogram%20of%20C3%B6r%20C3%96sterg%20C3%B6tland%202014-2022%20reviderat%202022.pdf>
10. Länsstyrelsen. *Infrastruktur för förnybara drivmedel*. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4a4eb7416faedec125356c3/1582210304163/Infrastruktur%20of%20C3%B6r%20elfordon%20och%20of%20C3%B6rnybara%20drivmedel%20en%20regional%20plan%20of%20C3%B6r%20C3%96sterg%20C3%B6tland.pdf>
11. Region Östergötland. *Rumslig regional planering*. Tillgänglig: <https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%20C3%A4llsbyggnad/Fysisk%20planering/Regional%20struktur%20of%20C3%B6r%20C3%96sterg%20C3%B6tland%20beslutat%202016%2012.pdf>
12. Region Östergötland, *Regional cykelstrategi för Östergötland 2017*. Tillgänglig: <https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%20C3%A4llsbyggnad/Infrastruktur/Cykelstrategi/Regional%20cykelstrategi%20of%20C3%B6r%20C3%96sterg%20C3%B6tland%202017.pdf>
13. Mälardalsrådet, *Storregional systemanalys för Stockholm Mälardalen 2020*. Tillgänglig: <https://www.malardalsradet.se/wp-content/uploads/2021/06/nyttoanalysavstorregionalsystemanalys2020.pdf>



14. Region Östergötland, Färdplan för effektiv logistik 2021-2024 Rapport 2021-2024. Tillgänglig:  
<https://www.regionostergotland.se/contentassets/f2d379975d6a4511994f3026df7635ce/fardplan-for-effektiv-logistik.pdf>
15. Regeringen, Styrmedel för laddinfrastruktur, SOU2021:48. Tillgänglig:  
[https://www.regeringen.se/49bb4b/contentassets/3c895fca1e1641ff8591e6ec1d6ad996/sou\\_2021\\_48\\_del\\_2.pdf](https://www.regeringen.se/49bb4b/contentassets/3c895fca1e1641ff8591e6ec1d6ad996/sou_2021_48_del_2.pdf)
16. Regeringen. Nationell elektrifieringsstrategi. Tillgänglig:  
[https://www.regeringen.se/4999ce/contentassets/8761973413204121b91d01089fbd1e91/nationell-strategi-for-elekrifiering\\_2022\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/4999ce/contentassets/8761973413204121b91d01089fbd1e91/nationell-strategi-for-elekrifiering_2022_webb.pdf)
17. EU Clean Vehicle directive (CVD). Tillgänglig:  
[https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive_en)
18. Regeringen. Nationell godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Tillgänglig:  
<https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>
19. Fossilfritt Sverige. Färdplan fordonsindustrin för lätta fordon. Tillgänglig:  
[https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan\\_Latta-fordon.pdf](https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan_Latta-fordon.pdf)
20. Fossilfritt Sverige. Färdplan för tunga fordon. Tillgänglig:  
[https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan\\_Tunga-fordon.pdf](https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan_Tunga-fordon.pdf)
21. Fossilfritt Sverige. Färdplan Åkerinäringen. Tillgänglig:  
[https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/10/ffs\\_akerinaringen.pdf](https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/10/ffs_akerinaringen.pdf)
22. Boverket. Regional planering. Tillgänglig:  
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/regional-planering/>
23. Trafikverket, Förutsättningar för vätgas som drivmedel för tunga vägtransporter. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1590935/FULLTEXT01.pdf>
24. Upphandlingsmyndigheten. Om offentlig upphandling. Tillgänglig:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-offentlig-upphandling/>
25. Trafikverket Prognos för godstransporter 2040. Tillgänglig:  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/76940/Ineko.Product.RelatedFiles/2020\\_125\\_prognos\\_for\\_godstransporter\\_2040\\_trafikverkets\\_basprognoser.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/76940/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_125_prognos_for_godstransporter_2040_trafikverkets_basprognoser.pdf)
26. K2 Measures to shift modality. Tillgänglig:  
<https://portal.research.lu.se/sv/publications/soft-measures-to-shift-modality>
27. IVL. Hemleveranser för landsbygd -Handbok. Tillgänglig:  
<https://www.ivl.se/download/18.7c8ba80e17b980881057f8/1630393015786/Hemleveranser%20pa%CC%8A%20landsbygd%20-%20Handbok%20-%20FINAL.pdf>
28. EU. LULLUCF förordning. Tillgänglig: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/reviderad-lulucf-forordning\\_H806FPM138](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/reviderad-lulucf-forordning_H806FPM138)
29. EU. Proposal for a regulation om the deployment of alternative fuel infrastructure. Tillgänglig:  
<https://www.regeringen.se/4a03b2/contentassets/1b12aa2dc936424ea3cf4a96e43c72ad/the-deployment-of-alternative-fuels-infrastructure-and-repealing-directive-201494eu-of-the-european-parliament-and-of-the-council>
30. Regeringen. Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Tillgänglig:  
<https://assets.ctfassets.net/8zsoy6orjtri/6vijFFjro4ahnfeCff5720/a3878989ea09>

[f33f192f1c6334a2f11d/Kontrollstation\\_fo\\_r\\_Strategisk\\_plan\\_fo\\_r\\_omsta\\_ll  
ning\\_av\\_transportsektorn\\_till\\_fossilfrihet.pdf](#)

31. Sveriges nationella statistik för elbilar och laddinfrastruktur. Tillgänglig:  
<https://www.elbilsstatistik.se/>
32. Fossilfritt Sverige, Biostrategi för fossilfri konkurrenskraft. Tillgänglig:  
<https://fossilfritt Sverige.se/wp-content/uploads/2021/11/Fossilfritt-Sveriges-biostrategi.pdf>