

Projektnamn: 20201163

Programområde: Östra Mellansverige

Ärende ID: Regional strategi för omställning till hållbara transporter i Östergötland

Sammanfattande beskrivning

Ett samverkansprojekt mellan Region Östergötland, Linköpings Universitet och Biogas Öst för att utveckla en strategi för snabbare omställning av transportsystemet i Östergötland. Det övergripande målet är minskat behov av transporter, ökad användning av hållbart producerade icke-fossila drivmedel och en jämställd tillgänglighet i regionen. Detta ska man göra genom att utveckla metoder och verktyg för att Region Östergötland och Östergötlands kommuner ska bli bättre i sitt arbete med att stötta omställningen av transportsektorn, dels genom att tillämpa fyrstegsprincipen och dels genom att på smartast möjligaste sätt främja övergången till fossilfria drivmedel. Näringslivets medverkan sker genom Biogas Öst och Biogas Research Center vid Linköpings universitet och deras medlemsföretag som viktiga ingångar till dialog. Projektet förväntas bidra till att Region Östergötland har en starkt förmåga att planera för intermodal resande, strategiskt välja bränslen och transportformer som gynnar en regional tillväxt och samverkan med kommuner och transportsektorns aktörer. På lång sikt kommer projektet att leda till koldioxidbesparingar och övergången till fossiloberoende transportslag och förnybara drivmedel har gått snabbare än i jämförbara svenska regioner.

Bakgrund och omvärld

Bakgrund

Transporter är vår allra största utmaning när det gäller utsläpp av klimatpåverkande utsläpp. Transporter i städer ger också upphov till buller och partikelutsläpp. Transportsektorn är den sektor där utvecklingen går åt fel håll; fler kör bil och fordon med förbränningsmotor anpassade för diesel och fossil bensin är helt dominerande i nybilsförsäljningen. Av miljöskäl är det därför mycket angeläget att påskynda omställningen av transportsektorn genom att minska behovet av transporter och att använda icke-fossila drivmedel.

Svensk transportplanering bygger på FYRSTEGSPRINCIPEN som arbetsstrategi för utveckling av hållbara transporter:

1. Tänk om: överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera: genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen
3. Bygg om: vid behov görs begränsade ombyggnationer [av infrastruktur]
4. Bygg nytt: nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder genomförs om inte transportbehoven kan tillgodoses av de tre första stegen.

Sveriges och EUS långtgående ambitioner att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn har tydliggjorts i flera olika policysammanhang. Ett av försöken att peka ut en riktning för hur fossiloberoende i transportsektorn i Sverige kan uppnås utgörs av utredningen "Fossilfrihet på väg" (2013). I denna pekas på åtgärder inom flera sektorer och på olika organisatoriska nivåer som syftar till att minska användningen av drivmedel, helt i linje med fyrstegsprincipens två första steg. Steg tre och fyra i den traditionella transportplaneringsmodellen tar dock inte hänsyn till en omställning till att fossiloberoende transporter ställer nya krav på transportinfrastrukturen när det gäller till exempel tillgänglighet till nya drivmedelstyper och el. Samtidigt finns idag ett flertal styrmedel på regional och lokal nivå som på olika sätt knyter an till transportplaneringens fyra steg och till möjligheten att säkra tillgängligheten till alternativa drivmedel.

Utökad användning och lokal produktion av biodrivmedel möjliggör lokal tillväxt, miljönytta och är viktiga delar i en bioekonomi samt del av det lokala kretsloppet och därmed den cirkulära ekonomin. Om planering kopplas samman med de affärsmässiga möjligheterna som omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta finns en stor potential att inte bara få en snabbare omställning av transportsystemet, det skulle också kunna stärka regionens näringslivs och potentiellt också regionens konkurrenskraft.

För att klara av en så stor omställning som övergång till en fossiloberoende fordonsflotta krävs heltäckande strategi där relevanta styrmedel och strategiverktyg agerar i samklang och bidrar med sina respektive delar mot det övergripande målet. Till detta behövs en strukturell utveckling av befintlig planeringspraktik och det strategiska arbetet på lokal och regional nivå. Det saknas dock en viktig pusselbit för att kunna ta fram denna strategi: en överblick över regionens resurser och möjligheter när det gäller fossiloberoende drivmedelsalternativ och analys av hur de kan utvecklas i samklang med regionens framtida transportflöden, vilket detta projekt vill uppnå.

Möjligheterna att transportera oss påverkar jämställdheten. Det kan till exempel handla om tillgänglighet till arbetsmarknad, rekreation och kultur, samt möjlighet att kombinera arbete och föräldraskap för den som inte har möjlighet att transportera sig med bil. Det kan också handla om tillgänglighet till säkra miljöer för cykel och gång som hälsofrämjande åtgärd.

Omvärld och samverkan

Projektet bygger vidare på två olika ERUF-förstudier som bedrivits under 2016: "Fossilfria resor och transporter i Östra Mellansverige" som drivits av Region Östergötland och "Regional utveckling av infrastruktur för biogas" som drivits av Biogas Öst. I den förstnämnda hölls breda workshops med organisationer och aktörer som har en roll i omställningen till fossiloberoende transporter i samarbete med VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. [VTI:s rekommendationer från förstudien framhålls två prioriterade områden för fortsatta projekt: Samhällsplanering för att utveckla och främja ett intermodalt transportsystem i länet och Systemperspektiv på spridning av fossiloberoende fordon i länet (Aretun, 2016). Detta projekt är utformat för att fånga upp båda dessa områden. I den andra förstudien fördes samtal med ett stort antal av ÖMS offentliga aktörer för att kartlägga intresset för satsningar på biogas men även för att inventera omställningen till förnybara alternativ rent generellt. Resultatet visade att det finns behov av ett nytt angreppssätt där alla fossilfria alternativ behandlas samtidigt. Många aktörer brottas idag med att finna "det rätta" förnybara alternativet samtidigt som det råder konsensus kring att det behövs flera olika alternativ för att kunna klara av transportutmaningen. Många offentliga aktörer har tydligt efterfrågat och uttryckt ett behov av att få hjälp med att kartlägga eller tydliggöra vilket förnybart alternativ som passar var och hur man ska tänka strategiskt för att ställa om sina fordonsflottor. Detta perspektiv fångas upp projektet genom att strategiunderlaget som tas fram paketeras som en handledning för lokalt anpassade val av fossiloberoende alternativ.

Strategiunderlaget bygger vidare på tidigare studier, exempelvis studier av Ersson et al. (2012) där biodrivmedelspotentialen analyserades utifrån bl. a regionala resurstillgångar och förekomst av relevanta aktörer och produktionsanläggningar. Biodrivmedelsområdet är dock mycket dynamiskt (Ersson et al. 2014) och policystyrt vilket innebär att studien som genomfördes 2012 i en del avseenden är inaktuell. Nya förutsättningar gäller nu för användning av jordbruksmark för framställning av råvaror för biodrivmedelsproduktion, skatter på

biodrivmedel och ändrade affärsmodeller i biogasens värdekedjor. Projektet kommer även ta hänsyn till andra analysunderlag som är framtagna av Biogas Öst. Nationellt kommer projektet att följa och relatera till den Innovationsagenda som togs fram av bl. a 2030-sekretariatet och Sweco, och om det efterföljande innovationsprogrammet beviljas kommer det att följas genom Region Östergötlands aktiva deltagande vid programmets aktiviteter. Projektet kommer också att kunna bidra både nationellt och internationellt med den metodutveckling som görs av forskare för att ta fram det scenaribaserade strategiunderlaget.

Koppling till det lokala näringslivet

I det regionala tillväxtansvaret finns en tydlig koppling till regionens näringsliv genom implementeringen Region Östergötlands Smartspecialiseringsstrategi. Hur detta kommer att göras beskrivs mer ingående i arbetspaketen.

Indirekt kommer projektet att skapa en marknad för lokala aktörer som arbetar för eller med fossiloberoende transporter och resor, däribland biodrivmedelaktörer, aktörer som utvecklar ladd-infrastruktur, åkerier som redan idag har eller vill ha tydlig miljöprofil etc. Vetskapen om behov av långsiktiga spelregler och styrmedel för drivmedelsaktörer m.fl. är ett konstant återkommande önskemål och har bl. a uttryckts inom det nationella strategiska innovationsprojektet "Fossiloberoende fordonsflotta 2030 -Hur realiserar vi målet?" där Region Östergötland, Energifabriken, VTI m.fl. deltog i workshops under våren 2016.

Parallellt pågår också uppbyggnaden av ett nätverk för företag med stora behov av resor och transporter att ta täten och utmana andra företag att ta fram tydliga färdplaner för omställningen. Satsningen går under namnet Östgötautmaningen/företagsdelen och har tagit inspiration från Hagainitiativet. I nätverket finns för närvarande ett tiotal företag med, med målet att ha ca 20 företag i nätverkets kärna och ett hundratal anslutna.

Mål och resultat

Mål

Problem som projektet angriper

Omställningen av transportsystemet går för långsamt. Behovet av transporter ökar och andelen icke-fossilfria drivmedel är låg. Det i sin tur leder till stora utsläpp av fossil koldioxid och beroende av fossila råvaror. En stor andel bilburna resor och transporter skapar också inläsningseffekter i ett jämförbart samhälle med den egna bilen som norm.

Projektets effektmål

Snabbare omställning av transportsystemet i Östra Mellansverige, med särskilt fokus på Östergötland:

- Minskat behov av transporter o Ökad användning av hållbart producerade icke-fossila drivmedel o Jämförbar tillgänglighet i regionen

Projektets resultatmål

- Ökad kunskap om biodrivmedlens roll i samhället hos politik och praktik i Östra Mellansverige.
- Handledning för upphandling av transporter för kommuner och den egna organisationen med kriterier som tar hänsyn till alla hållbarhetsperspektiv, inklusive regional tillväxt.
- En gemensam strategi/målbild för produktion och användning av biodrivmedel i Östergötland
- Rutinerna när Regionen Östergötland genomför sina planeringsuppdrag har ett systematiskt angreppssätt för att ta hänsyn till lokal produktion och användning av ickefossila drivmedel, fyrstegsprincipen och tillgänglighet

Projektets aktivitetsmål

- Arbeta upp samverkansformer för kunskapsspridning om omställning av transportsektorn i politik och praktik inom Östra Mellansverige (och nationellt)
- Ta fram kunskapsunderlag för potential för lokal tillverkning av biodrivmedel i Östergötland och scenarier för Östergötlands framtida transportbehov med överflyttning mellan transportslag inberäknat (och med tillgänglighetsperspektiv),
- Identifiera vilka av Region Östergötlands styrdokument och processer som behöver uppdateras för ett helhetsgrepp på omställningen av transportsystemet med både drivmedelsperspektiv och fyrstegsprincipen som utgångspunkt. Detta görs i dialog med politik och praktik
- Ta fram en regional biodrivmedelsstrategi som matchar transportbehov och potential för biodrivmedel i Östergötland utifrån en sammanvägd hållbarhetsbedömning. Konkret innehåller den rekommendationer om vilken typ av transporter som bör användas vilken typ av drivmedel.
- Drivmedelsstrategin kompletteras med en upphandlingshandledning som ska kunna ta hänsyn till lokala förutsättningar

Region Östergötlands rutiner och styrdokument uppdateras för att ta hänsyn till biodrivmedelsstrategin och fyrstegsprincipen i dialog med politik och praktik o implementeringen testas i samband med ett planeringscase.

Målgrupper

Projektets primära målgrupp är Region Östergötlands politiker och tjänstemän som på strategisk, strukturell och operativ nivå påverkar den geografiska regionens förutsättningar för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta.

Sekundära målgrupper är alla aktörer involverade i omställningen till en fossiloberoende transportsektor: kommuner som får stöttning att agera inom planmonopolet och som upphandlare av fordon och transporttjänster, företagen som tillhandahåller biodrivmedel och infrastruktur, övriga regioner i ÖMS-området och nationella aktörer som deltar i erfarenhetsutbyten.

Ytterligare en krets av avnämare som kan få nytta av projektet finns uppströms de värdekedjor som producerar biodrivmedel, till exempel lantbruk och skogsbruk.

Förväntat resultat vid projektavslut

Efter projektets slut har Region Östergötland en stärkt förmåga att planera för intermodalt resande, strategiskt välja bränslen och transportformer som gynnar en regional tillväxt och samverkan med kommuner och transportsektorns aktörer. Konkret innebär det att fordonsflottan i Östergötland kommer att vara mer fossiloberoende vid projektavslut än vid projektstart. (indikator: regional statistik)

Efter projektet finns också nya metoder och verktyg för att fatta strategiska beslut som påverkar transportsektorn enligt fyrstegsprincipen och enligt vad som är

gynnsamt för den regionala tillväxten, till exempel verktyg och metoder för att kartlägga regionala förutsättningar och effektivt användande av regionala resurser, verktyg för att bedöma, förutspå och planera för ändrade transportflöden.

Detta projekt ska utveckla möjligheter för alla medborgare att resa, oavsett kön, klass eller etnisk tillhörighet. Detta inkluderar arbete med att ta hänsyn till statistik och skillnader i vanor mellan kvinnor och män, etc. Ett av projektets syften är att tillgängliggöra fossiloberoende resor för alla Östergötlands medborgare (indikator: resvaneundersökning).

De horisontella kriterierna kommer att synas i projektets resultat genom att efter projektet är avslutat:

- Region Östergötlands arbete med transportplanering i framtiden innehåller såväl lagstadgad MKB och bedömning av planens konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv när så är tillämpligt
- Region Östergötlands arbete med transportplanering tar hänsyn till drivmedelsfrågan, alltså miljöaspekter kopplade till drivmedelsanvändning
- Region Östergötlands arbete med fysisk planering och strukturbild tar hänsyn till drivmedelsfrågor såväl som fyrstegsprincipen

Det finns en handledning för kommuner och den egna organisationen kring upphandling som stöttar hållbara bränsleval där alla hållbarhetsdimensioner är belysta, inklusive jämställdhet.

Icke-diskriminering är i detta sammanhang en del av jämställdhetsarbete. Med detta avses att om det strävas efter jämställd planering strävas det per automatik även för icke-diskriminering.

Målvärde för aktivitetsindikatorer

Antal samarbetande organisationer från olika samhällssektorer: 3 Samarbetande organisationer

Antal projekt som tar fram strategier/förstudier/analyser/planer med utgångspunkt i fyrstegsprincipen: 1 Projekt

Organisation och genomförande

Projektorganisation

Region Östergötland kommer att stå för projektledning, administration och ekonomi samt tillsätta en roll i form av en omställningsstrateg på heltid i projektet. Linköpings universitet är samverkanspart och ansvarar för faktainsamling och bakgrundsmaterial när det gäller drivmedel samt scenarieutveckling för regionens transporter. Två professorer, ansvarar för detta och arbetar i projektet tillsammans med var sin doktorand på deltid (25 % vardera). Ett perspektiv i detta handlar om hur man kan uppnå ett verkningsfullt

och förebyggande miljöarbete genom att lägga ett systemperspektiv på förändringar i organisationer, av tekniska system och produkter. Ett annat perspektiv är att utveckla analysen av flödena i samhället. Flödesperspektivet är nödvändigt för att förstå samhällets resursanvändning och dess konsekvenser och risker för att kunna söka hållbara utvecklingsvägar.

Biogas Öst är en samverkanspart och är en storregional plattform för samverkan mellan aktörer inom offentlig och privat sektor samt forskning. Biogas Öst har sedan 2008 arbetat med biogasutvecklingen i ÖMS-regionen och har därigenom byggt upp en stor kompetens om alternativa drivmedel, lätta och tunga fordon, upphandling, teknik och drivlinor, styrmedel, finansieringsmöjligheter etc. Östergötlands Energikontor som en operativt aktiv aktör kommer att kopplas till projektets slutfas där de ska arbeta parallellt inom andra matchande projekt som tar över praktisk resultatspridningen från projektet till regionens kommuner m.fl. aktörer.

Det kommer att inrättas en styrgrupp, där företrädare för de tre samverkande aktörerna ingår. Styrgruppen har beställarrollen för projektet. Själva arbetet leds av den projektgrupp, som har det operativa ansvaret för genomförandet. Projektgruppen leds av den projektledare, som har sin placering och organisatoriska tillhörighet på Region Östergötland. Projektledaren är föredragande i styrgruppen.

Referensgrupp kommer vara den redan befintliga samarbetsgruppen för omställningsarbetet till fossilfri transportsektor, i vilken företrädare för Länsstyrelsen, Cleantech Östergötland, LRF, Region Östergötland, Linköpings Universitet och Energiriket.

Följande projektmöten är planerade för att säkra samordning, relevans, förankring och målstyrning:

- Planering och samordning. Styrts löpande av Region Östergötland.
- Ledningsgruppsmöten kvartalsvis.
- Styrgruppsmöten 1 gång/år, dvs fyra gånger under projektiden inklusive start- och slutrapporteringstillfällen.
- Ekonomisk rapportering, sköts av Region Östergötland.
- ÖMS-övergripande möten för diskussion och utbyte i samband med andra projektaktiviteter sker några gånger per år, sköts av Region Östergötland.

En extern utvärderingsaktör kommer att knytas till projektet, som följer arbetet samt marknadsför dess resultat. Ytterligare externt expertstöd förutses behövas gällande scenarieutveckling för regionen och en post allokeras för detta i projektets budget.

Arbetsätt

Projektet kommer att organiseras enligt Region Östergötlands projektmodell. Det innebär att den genomförda förstudien tas vidare in i det nu aktuella projektet och att en tids- och arbetsplan upprättas med ett antal beslutspunkter, som kommer att vara avstämningspunkter under projektiden. Genom

projektmodellen tydliggörs vilka projekt- resp. effektmål, som projektet ska uppnå. Där ingår de horisontella kriterierna.

Projektet kommer att följa de råd och i tillämpliga fall, verktyg, för jämställdhetskonskvensbedömning som finns i Handboken "Transportplanering i förändring" (Halling, Faith-Ell, & Levin, 2016). Handboken är uppbyggd för att följa en klassisk transportplanerings fasen. Detta projekt kommer i ett tillämpningsfall arbeta med transportplanering. Bokens upplägg kan då följas i varje steg och en komplett JKB kan göras, precis som den obligatoriska MKB:n.

[projektets övriga delar, som handlar om att arbeta med metodutveckling för en bättre transportplanering och bättre underlag för beslut kring val av drivmedelslösningar, kommer jämställdhetsaspekterna främst in i AP 3 Framtidens transportbehov. Vem som kommer att vilja transportera sig på vilket sätt och hur utvecklade transportmöjligheter kan främja jämställdhet läggs in i analysen. Exakt vilka jämställdhetsmål som ska vara grund för analysen bestäms i AP4, där all metodutveckling sker. Några aspekter som väljs skulle kunna vara tillgänglighet till natur från utsatta områden (möjlighet att åka kollektiv och cykla) eller möjlighet att arbetspendla för personer utan tillgång till bil. Det kan också bli så att ytterligare hållbarhetskriterier läggs in i metoden för analys, beroende på hur den nationella implementeringen av globala målen görs.