

Färdplan för fossilfri konkurrenskraft för åkerinäringen i Skåne



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Sammanfattning

Klimatomställningen är både en utmaning och en möjlighet, inte minst för Skåne med sitt strategiska läge, starka innovationsklimat och aktiva näringsliv. En smart klimatomställning kan både stärka konkurrenskraften och göra Sverige mer självförsörjande på energi och mindre beroende av instabila och odemokratiska länder.

Transportsektorn står för den största andelen av Skånes utsläpp, omkring 36 procent, och den utsläppsminskning som har skett sedan 1990 har stannat av. Många åkeriföretag har höga ambitioner och ser omställningen som en möjlighet att bidra till en mer hållbar framtid. Med fossilfria godstransporter på väg säkrar åkeriföretagen sin långsiktiga konkurrenskraft. Men det saknas inte utmaningar. Fossila lösningar är fortfarande ofta billigare än fossilfria och kunderna går ofta enbart på pris. Den som vill elektrifiera kan få vänta länge på elanslutning för laddare då Skånes elnät har många flaskhalsar. Åkeriföretag som vill ställa om tar en stor risk när de investerar i hållbara lösningar.

För att accelerera omställningen till fossilfrihet har Sveriges Åkeriföretag i samverkan och medfinansiering av Region Skåne tagit fram denna färdplan för fossilfri konkurrenskraft för åkerinäringen i Skåne. Färdplanen ska fungera både som ett kunskapsunderlag om Skånes speciella förutsättningar, och en vägkarta med åtgärder som en mängd olika aktörer behöver vidta för att åstadkomma förändring. Den innehåller detaljerade åtgärder för godstransporter på väg och kompletterar den mer övergripande Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030 som har tagits fram av Länsstyrelsen Skåne i samverkan med Region Skåne och Energikontor Syd.

Färdplanen pekar på konkreta åtgärder som utbyggd laddinfrastruktur, elnätsförstärkningar, utökad infrastruktur för längre- och tyngre fordon och fler tankstationer för fossilfria alternativ. Färdplanen betonar också transportköparnas roll för att bygga efterfrågan på hållbara lösningar, där offentlig sektor kan gå före genom att ställa mer ambitiösa hållbarhetskrav i upphandlingar. Möjlighet till hållbara godstransporter måste tas i beaktning vid kommunal och regional planering. Åkeriföretagen har ett eget ansvar och möjlighet att investera i nya lösningar och informera kunder om mer hållbara alternativ och utforma nya affärsmodeller tillsammans med dem. Inte minst behöver samverkan stärkas mellan alla berörda samhällssektorer och aktörer, för att nya lösningar ska fungera för så många parter som möjligt.

Med gemensamma krafter kan omställningen av vägburna godstransporter lösas – och bli en strategisk möjlighet för Skåne och Sverige.



Förord

Sveriges Åkeriföretag:

Redan försommaren 2024 inleddes starten på en dialog som nu har vuxit fram till denna Färdplan för fossilfri konkurrenskraft för åkerinäringen i Skåne. Samtal mellan Region Skåne, Klimatsamverkan Skåne och Sveriges Åkeriföretag blev en gemensam ambition, att forma framtidens hållbara, effektiva och klimatneutrala transporter.

Skåne har en unik position i Sverige. Regionen är både ett transportnav och ett hem för många människor. Här passerar stora delar av landets lastbilstransporter, och här ligger strategiska möjligheter för framtidens logistik och näringsliv. Men med möjligheterna kommer också utmaningar, att skapa en infrastruktur som klarar ökad transittrafik i samband med att Fehmarn bält-tunneln står klar, och att bygga upp en tank- och laddinfrastruktur som gör fossilfria transporter möjliga på riktigt.

Åkerinäringen är hjärtat i vår vardag. Varje dag rör sig lastbilar genom regionen och förser samhället med förnödenheter så som mat, medicinsk utrustning, byggmaterial och mycket mer. Varje leverans bär på möjligheter, för företag, för arbetstillfällen och för tillväxt i Skåne. Men samtidigt står branschen inför sin största utmaning någonsin, att ställa om till fossilfria transporter och ta ett aktivt ansvar för klimatet.

Framgång kan bara nås genom samarbete. Branschen, politiken och myndigheter behöver agera tillsammans, med långsiktighet, mod och tydliga incitament. Denna färdplan är mer än ett dokument, det är en karta mot framtiden. En framtid där Skåne leder vägen mot en fossilfri transportsektor som stärker vår ekonomi, skapar nya möjligheter och värnar vår planet.

För Sveriges Åkeriföretag

Thomas Hammarström, Regionchef

Klimatsamverkan Skåne:

Transportsektorn står för den största andelen av klimatutsläppen i Skåne. Godstransporter är centrala för varuförsörjning, handel och vårt näringsliv men samtidigt är de i hög grad beroende av importerade fossila bränslen, vilket gör både näringslivet och samhället sårbart. För att minska klimatpåverkan, stärka robustheten och säkra den skånska konkurrenskraften behöver omställningen till fossilfria drivmedel gå snabbt.

Åkeriföretagen är avgörande för denna utveckling, men kan inte genomföra den på egen hand. Transportköpare, politik och infrastrukturaktörer måste alla bidra för att skapa de förutsättningar som krävs.

Som offentliga aktörer inom Klimatsamverkan Skåne – Region Skåne, Länsstyrelsen Skåne och Energikontor Syd – välkomnar vi denna färdplan, som ligger i linje med Klimat- och energistrategin för Skåne 2025–2030. Vi ställer oss bakom färdplanen och ser fram emot att fortsätta arbetet med genomförandet tillsammans med näringsliv, kommuner och andra aktörer. Tillsammans kan vi skapa en fossilfri, konkurrenskraftig och robust åkerinäring i Skåne.

För Klimatsamverkan Skånes Styrgrupp

Tony Rahm, ordförande Hållbarhetsberedningen,
Region Skåne

Ola Melin, länsöverdirektör, Länsstyrelsen Skåne

Lena Wallentheim, ordförande Energikontor Syd

Denna färdplan har tagits fram i dialog med och med medfinansiering av Region Skåne. Utgiven januari 2026.

Innehålls- förteckning

Sammanfattning	2
Förord	4
Inledning – varför en färdplan för Skåne?	8
Åkerinäringen i siffror	10
Lastbilstrafikens roll och funktion i samhället	12
Godstransporter på väg: nuläge och förutsättningar för omställning	14
Skånes förutsättningar för att ställa om – testbädd för nya lösningar	22
Lösningar framåt: en färdplan för omställning av godstransporter på väg i Skåne	28
Case: Kvälls- och nattleveranser med el- och vätgasfordon i städer på väg i Skåne	34
Fotnoter och källor	38

Inledning – varför en färdplan för Skåne?

Sverige och världen står inför en rad utmaningar: klimatet, konkurrenskraft, säkerhet. Lösningar på dessa kan till stor del samverka, men ibland står mål och intressen i konflikt med varandra. Transportsektorn stod 2024 för den största andelen av Sveriges utsläpp, närmare 36 procent.¹

Transporterna är en starkt bidragande orsak till att Sverige ser ut att missa viktiga klimatmål som vi har åtagit oss inom EU, där alla ska minska utsläppen inom de sektorer som står utanför utsläppshandeln. Samtidigt är transporter en nödvändighet för att uppnå en stark konkurrenskraft, för att upprätthålla vår nationella säkerhet, och för att människor ska kunna leva ett gott liv. Uppdraget är att minska utsläppen från transportsektorn samtidigt som dess funktioner upprätthålls.

Åkeribranschen har inom ramen för Fossilfritt Sverige tagit fram en nationell färdplan för fossilfri konkurrenskraft för att visa hur branschen kan bidra till Sveriges nationella mål om 70 procent lägre utsläpp i transportsektorn till år 2030.³

Den nationella färdplanen pekar ut nödvändiga övergripande styrmedel och politiska beslut för att möjliggöra omställningen, men genomförandet sker i praktiken regionalt och lokalt, utifrån varierande strukturella, geografiska och marknadsmässiga förutsättningar. Skåne är en transitregion genom vilken en stor del av lastbilstransporter till och från Sverige passerar. Skåne är samtidigt en region med en stor befolkning, försvarsmässigt viktigt läge och vissa utmaningar vad gäller el- och effekttillgång. Därför är det angeläget med en regional färdplan för hur vägburen godstrafik i Skåne kan bli fossilfri.

Ingen enskild aktör har ensam rådighet över omställningen till fossilfria transporter. Det övergripande syftet med denna färdplan är därför att på affärsmässiga grunder stimulera och motivera till åtgärder för att kunna genomföra omställningen till fossilfria godstransporter i Skåne. Den kan också fungera som inspiration för andra regioner med liknande utmaningar. Färdplanen innehåller detaljerade åtgärder för omställning av godstransporter på väg och kompletterar den mer övergripande Klimat- och energistrategi för Skåne som har tagits fram av Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd.

Endast med gemensamma krafter kan omställningen av vägburna godstransporter lösas – och vändas till en strategisk möjlighet för Skåne och Sverige. Färdplanen har ett nationellt perspektiv och lyfter gemensamma prioriteringar och övergripande vägval för omställningen av tunga godstransporter i hela landet.

Nationell färdplan för fossilfri konkurrenskraft i åkerinäringen: färdplanens mål

- 2025: Majoriteten av åkeriföretagen har satt tydliga klimatmål (i linje med eller med högre ambition än de nationella klimatmålen) och har en strategi för uppföljning.
- 2030: Minst 70 % lägre utsläpp från lastbilar i yrkestrafik jämfört med 2010.
- 2045: En helt fossilfri åkerinäring.

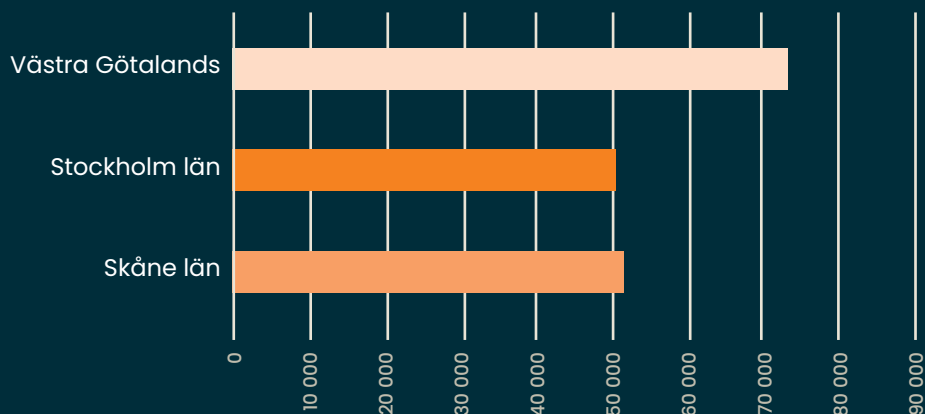
För att nå dessa mål fokuserar branschen på fyra insatsområden:

1. **Hållbara transportaffärer** – samarbete mellan åkeriföretag och kunder för att minska klimatpåverkan.
2. **Fossilfria drivmedel** – val av bränsle anpassas efter varje transports förutsättningar.
3. **Teknisk utveckling** – effektivare fordon och teknik minimerar energiförbrukning och utsläpp.
4. **Transporteffektivisering** – optimerad lastkapacitet, körteknik och ruttplanering.

Åkerinäringen i siffror

- 225 000 – Antalet anställda i åkerinäringen i Sverige.
- 85 000 – Antalet tunga lastbilar i Sverige varav 12 000 finns i Skåne⁴
- 2 % – Andelen av tunga lastbilar i Sverige som är eldrivna⁵
- 3,6 % – Andelen av tunga lastbilar i Sverige som är gasdrivna
- 40,4 miljoner – Antalet transporter svensk-registrerade tunga lastbilar gjorde år 2024⁶
- 3,20 miljarder – Antalet kilometer svensk-registrerade tunga lastbilar körde år 2024⁷
- 425 miljoner – Antalet ton gods de fraktade under 2024. Detta motsvarar ett transportarbete på 40,9 miljarder tonkilometer.⁸
- 30 % – Andelen av transportsektorns utsläpp nationellt som utgörs av tunga och lätta lastbilar.⁹ Denna siffra är något högre i Skåne.
- Upp till 6 lastbilar per minut – Antalet lastbilar som passerar på E6 vid trafikplats Alnarp varierar mellan 5 000 till 10 000, varje dag året runt.¹⁰

Lastad godsvikt i 1 000-tal ton med svenska tunga lastbilar i inrikes trafik i Västra Götalands län, Stockholm län och Skåne län, år 2024





Lastbilstrafikens roll och funktion i samhället

En stor del av landets varusändningar transporteras idag på lastbil – alltifrån livsmedel och konsumentprodukter till byggmaterial, bränsle, skogsråvaror och avfall. Sveriges beredskap och försvar är beroende av lastbilstransporter, liksom energiförsörjning, sjukvård och välfärdssystemet.

En vecka utan lastbilstransporter?

Åkeribranschens roll i samhället blir tydlig om lastbilstransporterna avbryts. Redan första dagen uppstår brist på färskvaror i butiker, post och paket slutar levereras och sjukhus får problem med mat och rena textilier. Inom några dagar blir bristen på livsmedel och drivmedel akut, värmeproduktion och vattenrening

riskerar att avstanna och industrin tvingas stoppa produktionen när leveranser av råvaror uteblir. Olika områden i Sverige har olika förutsättningar och behov men mönstret är detsamma: samhällets funktioner blir snabbt hårt påverkade. Lastbilstrafiken är därmed mer än en del av transportsystemet – den är en samhällsbärande funktion och en viktig del i att få vardagen, välfärden och näringslivet att fungera.



Godstransporter på väg: nuläge och förutsättningar för omställning

Utsläppen från vägtrafiken i Sverige ökade stadigt fram till år 2007 både nationellt och i Skåne, men har därefter minskat. Minskningen har främst berott på två starka trender: bränslesnålare fordon samt ökad användning av biodrivmedel. Under senare år har även elektrifieringen av fordonsflottan bidragit till utsläppsminskningen.

Under 2024 bröts denna trend och utsläppen från vägtrafiken ökade med hela 24 procent. Den största orsaken var den kraftigt sänkta reduktionsplikten, där inblandningen av biodrivmedel minskade från 30,5 till 6 procent för diesel och från 7,8 till 6 procent för bensin. Detta bidrog till att Sveriges totala utsläpp ökade för första gången på 15 år, med 7 procent.¹¹

Klimatmål sätts på flera nivåer

Klimatmål formuleras på flera nivåer – från EU till nationell, regional och lokal nivå. Många kommuner och regioner har formulerat egna klimatmål, ofta med en högre ambitionsnivå än de nationella. Även transportköpare och åkeriföretag sätter upp egna mål. Detta ger en komplex bild där ambitionsnivåer och tidshorisonter inte alltid är direkt jämförbara. Samtidigt är riktningen tydlig: transportsektorn måste snabbt minska sina utsläpp.

EU:s klimatmål

EU:s klimatlag slår fast att EU ska vara klimatneutralt senast 2050, och därefter sträva mot nettonegativa utsläpp. Lagen fastställer också att unionens nettoutsläpp ska minska med minst 55 procent till år 2030

jämfört med 1990 års nivåer, och med 90 procent till 2040. Samtliga medlemsländer är förpliktigade att bidra till att målen nås som en del av EU:s åtagande inom Parisavtalet.¹²

Sveriges klimatmål

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Därtill finns ett särskilt mål för inrikes transporter: utsläppen ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010, exklusive inrikes flyg.¹⁴ Transportmålet är avgörande för åkerinäringens omställning och fungerar styrande för sektorn.

Skånes klimatmål

Region Skåne har tillsammans med Länsstyrelsen och Energikontor Syd satt upp energi- och klimatmål för 2030 som bland annat innebär att utsläppen av växthusgaser ska vara minst 80 procent lägre än 1990, att transportutsläppen ska vara minst 70 procent lägre än 2010 samt att energianvändningen ska vara minst 20 procent lägre än 2005. Till 2030 ska Skåne dessutom vara minst 50 procent självförsörjande på både eleffekt och gas.¹⁶



Intervju: »Man hör till och med fågelkvitter«



För Jonas Larsson, åkeriföretagare i nordvästra Skåne, är elektrifiering framtiden. Efter att ha testat en eldriven kranbil beskriver han upplevelsen som överraskande positiv.

– Arbetsmiljön blev något helt annat. När man kör kranen hör man till och med fågelkvitter. Det är en enorm skillnad jämfört med dieselljudet, berättar Jonas Larsson.

Samtidigt är steget till en egen investering långt. Efter ett tufft år saknas både kapital till nya fordon och till den laddinfrastruktur som krävs. För att lönsamheten ska hålla ser Jonas Larsson också ett behov av stödbatterier för att kunna ladda när elpriset är lägre och använda energin under dyrare timmar.

Och frågorna hopar sig:

- Kommer elpriset verkligen vara lågt även när tusentals fordon laddas samtidigt?
- Behövs långsiktiga elavtal med fasta priser för att åkeriföretag ska våga binda sig?

- Om elen blir för dyr – riskerar man att åkeriföretagare fortsätter köra på diesel?

Trots osäkerheterna råder ingen tvekan om riktningen.

– Elektrifiering är framtiden – men vi behöver rätt förutsättningar för att ta oss dit, betonar Jonas Larsson.

Han lyfter också vikten av samverkan. Förståelse mellan kommun, näringsliv och transportörer är avgörande för att elektrifieringen ska fungera i praktiken.

– Vi måste ta vara på varandras kompetens och hitta lösningar tillsammans, avslutar Jonas Larsson.

Vägar för transportsektorns omställning

Tre huvudspår pekas ofta ut kring hur transportsektorn som helhet kan ställa om till fossilfrihet: effektivare fordon, mer hållbara drivmedel (inklusive elektrifiering), och ökad transporteffektivitet. Att göra fordon mer effektiva arbetar tillverkarna kontinuerligt med, vilket medför minskande utsläpp per körd kilometer som följd. För att nå hela vägen till fossilfrihet behöver det göras stora framsteg framför allt inom drivmedel och transporteffektivitet.

Stora möjligheter med elektrifiering

Elektrifiering har länge främst setts som en lösning för personbilar och lätta transporter, men med snabb batteriutveckling har spåret öppnats även för tunga fordon. Eldrift är idag särskilt lämpat för stadsdistribution och regionala transporter där fordonen kan återvända till depå för nattladdning. De senaste generationerna av ellastbilar har upp emot 600 kilometer i räckvidd vilket öppnar för transporter även över längre sträckor.

Eldrift har högre verkningsgrad än förbränningsmotorer och generellt lägre driftskostnader. Samtidigt är inköpskostnaden fortfarande ungefär dubbelt så hög som för en dieselsbil, vilket skapar stora utmaningar för enskilda åkeriföretag. Kalkylen påverkas starkt av dieselpriiset, och osäkerheter kring och begränsningar i räckvidd och laddinfrastruktur bromsar utvecklingen.

Behovet av laddinfrastruktur varierar med fordonstyp och körmönster. Studier visar att 80–90 procent av all laddning, för både lätta och tunga lastbilar, kommer att ske vid fordonens hemmadepå – ofta med låga effekter upp till 50 kW.¹⁸ Detta täcker de flesta behov inom stads- och regional distribution. För vissa verksamheter kan dock även högre laddningseffekter på depån behövas, exempelvis vid arbete i flera skift när laddningsbehovet koncentreras till korta tidsfönster. Depåladdningen kan även behöva kompletteras med semipublika laddstationer vid exempelvis industrier, godsterminaler eller hamnar. För fordon i fjärrtrafik krävs publik laddning längs vägnätet, med högeffektladdare från 350 kW och uppåt. För att fullt ut stödja fjärrtransporter behöver MCS-laddare med effekter

över 1 MW byggas ut längs de större transportstråken, så att fordonen kan snabbbladdas under chaufförernas obligatoriska vilopausar.

Flytande drivmedel och gas viktiga komplement

Förnybar diesel (HVO) kan användas här och nu

HVO (hydrerad vegetabilisk olja) kan användas i befintliga dieselfordon utan anpassning och har likvärdiga koldgenskaper och energiinnehåll som fossil diesel. Tankanläggningar behöver oftast inte heller byggas om. HVO100 (100 procent hydrerad vegetabilisk olja) kan minska koldioxidutsläppen med över 90 procent. Begränsad tillgång till hållbara råvaror och en ökande internationell konkurrens från framför allt sjöfart och flyg innebär dock att HVO bör betraktas som en övergångslösning för de flesta typer av lastbilstransporter där andra alternativ är möjliga. För att säkerställa klimatnyttan och reduktionen av växthusgaser krävs noggrann uppföljning och certifiering av råvarornas ursprung.

Biogas har stor outnyttjad potential

Biogas ger både klimatnytta och regional försörjningstrygghet. Den kan produceras lokalt och kan minska sårbarheten för globala energipriser. Infrastruktur och fordon finns redan på plats särskilt i södra Sverige, och ytterligare satsningar för ökad utbyggnad pågår, vilket gör biogas till en lösning här och nu.

Intresset ökar dessutom för flytande biogas (LBG) inom den tunga trafiken, men tillgången och antal tankstationer är begränsat och importerad massbalanserad LBG inkluderas idag inte i den skattebefrielse som finns för biogas. Det gör det svårare och dyrare att få tillgång till den flytande biogasen.

Vätgas möjligt alternativ för framtiden

Vätgas är ett potentiellt framtidsalternativ för tunga vägtransporter. Den erbjuder snabb tankning, lång räckvidd och nollutsläpp vid användning. Om den produceras med förnybar el – så kallad grön vätgas – kan även tillverkningsledet bli utsläppsfritt. Ett växande elöverskott från sol- och vindkraft kan användas för att producera vätgas, vilket skapar möjligheter till energilagring och framtida prispress. Fördelen jämfört med batteridrift är att vätgasfordon får en högre lastvikt och

tankstationer kräver mindre elnätscapacitet. Vätgas-tankstationer kan därmed vara enklare att etablera även där elnätet är svagt. Samtidigt är tekniken i ett mycket tidigt skede och det finns endast några enstaka lastbilar i testdrift som går på vätgas i dagsläget. Framtida tillgång till och kostnad för vätgas är osäker.

Vikten av transporteffektivitet

Att minska behovet av transporter och genomföra dem så effektivt som möjligt är en avgörande pusselbit för att minska transportsektorns utsläpp. Vissa åtgärder är självklara – som att planera rutter smartare och undvika tomkörningar – medan andra är mer kontroversiella, exempelvis att minska godsmängderna genom lägre konsumtion. Oavsett framtida konsumtionsnivåer kommer transporter behövas och de måste genomföras på ett hållbart och resurseffektivt sätt.

Längre och tyngre fordon ger minskade utsläpp per tonkilometer

Sveriges vägnät är indelat i bärighetsklasser (BK) som anger hur tunga fordon vägarna klarar. På de mest robusta vägarna, BK4, tillåts fordon upp till 74 ton. Genom att köra längre och tyngre fordonskombinationer kan

mer gods flyttas per resa. Trafikverkets beräkningar visar att längre och tyngre fordon kan reducera utsläppen från tunga transporter med 11 procent.¹⁹ Samhällsekonomiska analyser visar också på positiva effekter för trafiksäkerheten med minskat antal lastbilar.

För att potentialen ska tas tillvara krävs ett helhetsperspektiv. Längre lastbilar bör kompletteras med satsningar på intermodala lösningar – att bättre kombinera olika transportslag i en och samma transportkedja – så att inte gods flyttas från järnväg och sjöfart till väg. Dimensioner för längd och bredd behöver också anpassas för effektiv omlastning mellan olika trafikslag.

Transporteffektivitet är också en fråga om beredskap. Ett robust infrastruktur- och transportsystem är ett av Natos sju grundkrav för nationell motståndskraft. Vägar med rätt bärighetsklass är avgörande för militära transporter och på vägar med bärighetsklass 1 eller 4 får vissa militära fordon framföras utan särskilt medgivande, vilket visar att BK4 har konkret betydelse även för militära transporter.²¹ Det är av stor betydelse att effektiva transporter ges möjlighet att nyttjas på både statligt och kommunalt samt enskilt vägnät. Så transporten kan genomföras från lastningsställe till lossningsställe med effektivaste fordon.



Fotograf: Elias Eriksson

Intervju: »Chaufförernas körstil och nyfikenhet gör stor skillnad«



Metallpulverproducenten Höganäs AB exporterar cirka 98 procent av sin metallpulverproduktion. Två tredjedelar av volymerna går via Helsingborgs hamn och en stor del sker intermodalt – med lastbil till Trelleborg, båt till Tyskland, vidare på tåg och slutligen lastbil sista biten. Transporterna är således ett avgörande steg mot fossilfrihet.

– Vi har målet netto noll 2037. För att nå dit måste vi ställa krav på våra transportleverantörer. Annars händer inget, säger Johan Walther, Supply Chain Manager på Höganäs AB.

Företaget började med tyngre fordon, inspirerade av skogsindustrins initiativ »En trave till«. Genom att köra två containrar i stället för en halverades transporterna och bränsleförbrukningen minskades med 32 procent. Utöver det används endast HVO100

som bränsle på sträckan. Med dispens och senare BK4-klassade vägar blev satsningen möjlig, samtidigt som antalet tunga transporter genom samhällen minskade.

År 2021 togs nästa steg med eldrivna lastbilar. Inledningsvis krävdes anpassningar – laddning tog över en timme och räckvidden var begränsad – men med högre laddeffekt har driften blivit effektivare. Utmaningar kvarstår, som laddning vid bulktransporter mellan Höganäs och Halmstad, där terminalmiljön gör det svårt att placera laddare.

– Vi ser att elfordon kan vara konkurrenskraftiga, men det kräver rätt infrastruktur, långsiktiga affärsrelationer och samarbete med kommuner och leverantörer. En viktig lärdom är också chaufförernas roll – deras nyfikenhet och körstil gör stor skillnad, avslutar Johan Walther.

Internationella erfarenheter stärker bilden. I Finland är det tillåtet att köra upp till 76 ton, och på vissa sträckor 90 ton, vilket lett till både minskade utsläpp och lägre kostnader. Även i Sverige har Trafikverket tillfälligt beviljat 90-tons transporter på enskilda sträckor, men hittills bara i begränsad skala.

Effektiv logistik

Effektiv logistik är en nyckel för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt stärka konkurrenskraften. Det handlar om att planera, samordna och genomföra transporter så att rätt gods når rätt plats i rätt tid – med minsta möjliga energianvändning, kostnad och utsläpp. I praktiken innebär det att undvika onödiga körningar, optimera lastutnyttjandet och samordna olika trafikslag i ett systemperspektiv. Genom samlastning, längre och tyngre fordon, digital ruttplanering och smart terminalstruktur kan transportflöden koncentreras till effektiva korridorer och noder. Det avlastar känsliga vägsträckor, minskar trängsel i tätorter och frigör kapacitet i hela systemet. Även transportköparna har en viktig roll för att kunna effektivisera logistiken, genom att möjliggöra mer flexibla tidsfönster, nattleveranser med mera.

Fossilfria godstransporter och Sveriges säkerhet

En ökad elektrifiering innebär att Sverige kan producera eget drivmedel – el – till transporter, men det skapar samtidigt nya beroenden. Flytande drivmedel kommer fortsätta att spela en roll under överskådlig tid. Samtidigt är elförsörjningen avgörande för att flytande och gasformiga drivmedel ska kunna produceras, distribueras och användas: det behövs el i raffinaderier och för att kunna tanka fordon.

På nationell nivå är det tydligt att Sveriges beredskap måste stärkas. En av de centrala utmaningarna är bristen på samordnad planering och dimensionering av drivmedelslager och reservkraft inom kommuner och hos andra samhällsaktörer. Många kommuner saknar uppdaterade analyser av sina samhällsviktiga funktioner och tydliga drivmedelsplaner vilket skapar en sårbarhet vid längre elavbrott eller bränslebrist. Därtill tenderar el, gas, drivmedel och värme fortfarande att analyseras var för sig vilket gör det svårt att förstå bero-

endekedjor och sårbarheter i hela energisystemet.

För att bygga robusthet behövs därför ett helhetsgrepp, där lokala behov och risker analyseras och hanteras, redundans skapas genom olika energibärare och lagring, och rutiner för logistik och påfyllning säkerställs. Avgörande är också en fungerande samverkan mellan stat, kommuner, energibolag och drivmedelsleverantörer – särskilt eftersom staten vid höjd beredskap kan ta över kontrollen.

Skånes förutsättningar för att ställa om – testbädd för nya lösningar

Omställningen av transportsektorn i Skåne är både en klimatomfattig nödvändighet och en strategisk möjlighet. Skånes växande befolkning, geografiska läge och starka näringsliv gör att insatser som görs här får stor betydelse både lokalt och nationellt. Skåne kan fungera som en nationell testbädd för nya lösningar. Det förutsätter ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till såväl infrastruktur som beteenden, markanvändning, energiförsörjning och logistiklösningar.

Skåne – porten till Skandinavien

Skåne är en dynamisk region och en strategisk länk mellan Sverige och övriga Norden och kontinenten, där viktiga transportkorridorer för väg, järnväg och sjöfart möts.

Godstransporterna på väg har ökat kraftigt i Sverige de senaste decennierna och sedan Öresundsbron invigning har Skånes motorvägar i praktiken blivit huvudinfarter för import till Sverige, Norge och Finland. Stora delar av E6 mellan Malmö, Lund och Helsingborg trafikeras idag av 40 000–50 000 fordon per dygn varav ca 9 000 är tunga fordon.²² Utöver Öresundsbron kommer en betydande del av den tunga trafiken via Trelleborgs hamn – Sveriges största hamn för färjetrafik till kontinenten. Utöver Trelleborgs Hamn har Skåne ytterligare fem hamnar som gemensamt skapar mycket lastbilstransporter till och från hamnarna.

Prognoser²³ pekar på att lastbilstrafiken i Skåne kommer fortsätta öka med 1,6–1,8 procent årligen fram till 2040. Samtidigt är Trafikverket återhållsamt med nya körfält eftersom det riskerar att driva fram ännu mer trafik. Flera politiska röster betonar i stället behovet av att transportera mer gods på järnväg. Men även järnvägen i Skåne är redan hårt belastad och först i början av 2040-talet väntas kapaciteten på Södra stambanan genom Skåne kunna byggas ut upp till Hässleholm och Alvesta.

Fehmarn Bält tunneln ökar trafiken i Skåne

Ett av Europas mest ambitiösa infrastrukturprojekt syftar till att förbinda Tyskland och Danmark via en 18 kilometer lång sänktunnel under Fehmarn Bält, en sträcka som idag trafikeras av färjor. Tunneln innebär att transportsträckan mellan Tyskland och Skåne kortas med cirka 16 mil, vilket bidrar till tidsbesparingar, lägre drivmedelskostnader och ökad produktivitet.

Särskilt utsatta blir europavägarna E4, E6 och E22 som redan på vissa sträckor har nått sin maxiamala kapacitet. Prognoser pekar på att godstrafiken till Sverige kan öka med upp till 120 procent, där omkring 40 procent av den ökade volymen väntas gå via Helsingborgs Hamn och resterande 60 procent via Öresundsbron. Den fasta förbindelsen beräknas generera ytterligare 730 godståg och 292 000 lastbilar per år. Av dessa bedöms sju av tio lastbilar fortsätta mot Sverige via Öresundsbron eller färjelinjen mellan Helsingör och Helsingborg.²⁴

Danmark och Tyskland har vidtagit omfattande åtgärder för att möta det ökade flödet. Det inkluderar en ny motorväg och dubbelspårig järnväg mellan Puttgarden och Lübeck, samt dubbelspår på sträckan Rödby–Köpenhamn. I Sverige saknas motsvarande satsningar och kapacitetsbristen längs Södra stambanan gör situationen särskilt utmanande.



Intervju: »Det är utmanande att satsa på fossilfria transporter när man inte får ersättning för det«

Ekdahl Miljö AB i Skurup har tagit sitt första steg mot elektrifiering och har nyligen köpt in en lätt ellastbil. Laddningen sker på hemmadedpån nattetid, och den effekt som finns tillgänglig i dag räcker för just detta ändamål.

Vägen mot en elektrifierad fordonsflotta är långt ifrån enkel. Åkeriet har ansökt om ekonomiskt stöd från Klimatklivet och inväntar besked. Samtidigt är kapaciteten i det lokala elnätet en tydlig flaskhals.

– Kommunens elnätsbolag behöver förstärka sitt nät, men det kommer att dröja minst ett och ett halvt år innan vi kan få ut den högre effekt som krävs för att ladda tunga lastbilar. Man går ju inte och köper en ellastbil som du inte kan ladda hemma, säger Madeleine Ekdahl, VD för Ekdahl Miljö AB.



Utöver infrastrukturen är även ekonomin en utmaning. Investeringen i en tung ellastbil är betydande och osäkerheten kring andrahandsvärdet stor.

– Det är dyra fordon, och ingen vet riktigt vad de är värda om några år. Det gör det svårt att räkna hem investeringen, konstaterar hon.

Madeleine Ekdahl menar att det kommer att behövas flera olika typer av fossilfria drivmedel framöver beroende på uppdragets karaktär och körsträckor.

– Alla transporter passar inte för el. Vi kommer att behöva en mix av lösningar, som biogas, HVO och el, säger hon.

Samtidigt ser hon en tydlig roll för transportköparna i omställningen.

– Kunderna styr i stor utsträckning med plånboken. Med dagens låga dieselpriis och höga gaspris är det ofta lägsta priset som vinner. Det är utmanande att satsa på fossilfria transporter när man inte får ersättning för det. Många gånger betalar vi ur egen ficka för att göra rätt sak.

Hon efterlyser därför nya affärsmodeller som kan driva utvecklingen framåt – modeller där kunderna kan bidra ekonomiskt till omställningen, på samma sätt som man idag kan välja att köpa en fossilfri flygresa.

– Det finns redan exempel där kunder betalar för en fossilfri transport även om just den enskilda körningen sker med fossilt bränsle. På så sätt investerar man tillsammans i omställningen. Den typen av tänk behövs också i vår bransch, avslutar Madeleine Ekdahl.

Elnät och laddinfrastruktur kan bli flaskhals i Skåne

För att godstrafiken i Skåne ska kunna elektrifieras behöver laddinfrastrukturen byggas ut. Det handlar om att etablera laddningsstationer på depåer och terminaler, snabbbladdningsstationer för tunga fordon längs vägnätet och större anslutningar i hamnar för att möjliggöra laddning av både eldrivna lastbilar och fartyg. Särskild prioritet behöver ges åt strategiskt viktiga transportleder såsom E6 och E65, där flödena av gods är som störst, samt i centrala logistiknoder som hamnarna i Helsingborg, Trelleborg och Ystad. Men även längs det mindre vägnätet behöver laddmöjligheterna förstärkas, inte minst i de östra delarna där de idag är mycket begränsade.

Laddstationer som kan försörja elektrifierade tunga fordon kräver höga effekter, särskilt vid snabbbladdning. Skåne har på många håll kapacitetsbrist i elnäten och det kan vara förknippat med långa väntetider och höga kostnader för nya verksamheter att få elanslutning. Samtidigt prognostiserar samtliga 20 elnätbolag i Skåne för en ökning av kapacitetsbehovet fram till år 2034,²⁵ och transportsektorns elektrifiering anges som den vanligaste orsaken. Flera elnätbolag bedömer att dagens planerade åtgärder är tillräckliga för att möta effektbehoven fram till cirka 2027, men därefter kommer ytterligare förstärkningar att behövas, både i lokal- och regionnät.

Det är inte bara elnäten som behöver förstärkas. I Skåne finns ett underskott på elproduktionskapacitet i relation till hur mycket el som används – Skånes självförsörjningsgrad av eleffekt är endast 29 % den timmen på året då den är som lägst.²⁶ Ett minskat »importbehov« skulle avlasta elnäten.

Skåne tillhör elområde SE4 och både närheten till kontinenten – med betydligt högre elpriser än Sverige – flaskhalsar i elnäten och bristen på egen elproduktion bidrar till att elpriserna i SE4 ofta är betydligt högre än i andra delar av Sverige. Det ger en extra utmaning för åkeriföretag i Skåne som vill elektrifiera.

Skånska vägars bärighet

Längre och tyngre fordon ger mer effektiva transporter, men kräver vägar som uppfyller bärighetsklass 4, BK4.

Utbyggnaden av BK4-vägar går för långsamt, både i Skåne och Sverige i övrigt. I många fall handlar det om att förstärka bärigheten på broar för att kunna tillåta dessa transporter. Men i andra fall är åtgärden rent administrativ: många vägar klarar redan kraven för BK4, men Trafikverket och kommunerna som är väghållare har inte hunnit inventera alla vägar och uppgradera klassningen. Det är särskilt viktigt att säkerställa att längre och tyngre lastbilar kan nå sina start- och målpunkter utan att behöva lastas om längs vägen, vilket förutsätter tillgång till anpassade vägar och terminaler.

Om skånska kommuner kan påskynda arbetet med att identifiera och förstärka delar av vägnätet för att uppfylla kraven för BK4-klassning bedöms det som samhällsekonomiskt mycket lönsamt. Förutom klimatvinster och ökad konkurrenskraft är ett förstärkt vägnät också avgörande ur beredskapssynpunkt, då vägarna behöver klara av att bära tunga militära transporter vid höjd beredskap eller kris.

Skåne har goda förutsättningar för ökad produktion av biogas

Skåne var under 2023 Sveriges ledande region för biogasproduktion med en årsproduktion på 0,43 TWh. Potentialen för ökad produktion är stor, särskilt eftersom Skånes omfattande livsmedelsproduktion genererar stora mängder jordbruksrester som inte nyttjas fullt ut. Enligt en studie från 2022 uppskattas den teoretiska biogaspotentialen från restprodukter i Skåne till cirka 3 TWh per år.²⁷ Därutöver finns ytterligare möjligheter genom så kallad metanisering – en process där metan framställs genom att kombinera vätgas med infångad koldioxid. Flera nya satsningar är på gång och enligt uppgifter från Klimatklivet finns nyproduktionsprojekt omfattande 0,80 TWh/år som har beviljats stöd.

Vätgas – en möjlighet på sikt

Vätgas har ännu inte fått något genomslag som drivmedel för tunga transporter på väg, men är en realistisk möjlighet på sikt. Inte minst i Skåne där det finns industrier som också har intresse av vätgas, samt ett flertal möjliga leverantörer.

För att vätgas på sikt skulle kunna få genomslag krävs strategiskt placerade och kapacitetsstarka tanksta-

Intervju: »Det saknas enhetliga regler och arbetssätt mellan kommuner«

I Ängelholm har samarbetet mellan kommunen och Öresundskraft lett till etableringen av en ny publik laddstation – ett konkret exempel på hur lokal dialog kan påskynda elektrifieringen.

Lars Nyander, 2:e vice ordförande i kommunstyrelsen, Ängelholms kommun betonar vikten av att agera i tid och samordna resurser. Kommunen arbetar proaktivt och planerar till exempel för framtida eldragningar när man ändå gräver för VA-ledningar.

–Man ska jobba med varandra, inte mot varandra, säger han. Samtidigt pekar Lars Nyander på en utmaning.



–Det saknas enhetliga regler och arbetssätt hos kommunerna. Förutsättningarna för hur effektfrågor hanteras varierar, och det är inte alltid klart om det finns uppdaterade kapacitetskarter eller om planeringen sker efter hand. Detta skapar osäkerhet för aktörer som vill investera i elektrifiering.

Lars lyfter också transportköparnas ansvar. Genom att ställa krav på fossilfria transporter i upphandlingar kan både kommuner och företag bidra till omställningen. Han varnar dock för att upprepa elbilsboomens misstag, där fordonen kom före laddinfrastrukturen.

–Gör inte samma misstag för den tunga trafiken, avslutar Lars Nyander.

tioner. I södra Sverige bedöms ett tiotal stationer räcka inledningsvis, om de kan leverera minst ett ton vätgas per dag och tillåter tankning på 10–15 minuter.²⁸ Digitala boknings- och informationssystem kan bidra till ökad nyttjandegrad och effektivare planering, men det avgörande är att den totala ägandekostnaden (TCO) för vätgasdrivna lastbilar blir jämförbar med dagens förbränningsmotorfordon.

Möjligheter att stärka Skånes beredskap

I Skåne blir frågor om beredskap och resiliens särskilt relevanta. Regionen är en av Sveriges mest tätbefolkade och exportintensiva, med ett stort beroende av fungerande transporter samtidigt som elförsörjningen är ansträngd. Elektrifieringen av transporter och industri pågår, men behovet av flytande drivmedel kommer att bestå långt efter 2030. Förmågan att ladda elfordon

även vid elavbrott ställer nya krav på reservkraft och beredskapsplaner.

Många skånska kommuner saknar fortfarande tillräckliga analyser av drivmedels- och reservkraftsbehov för samhällsviktiga verksamheter. Beredskapen varierar men det saknas ofta tydliga rutiner för lagerhållning och insikt om de statliga prioriteringsregler som gäller vid en kris. Det innebär konkreta risker för stillastående transporter och avbrott i samhällsviktig verksamhet. Samtidigt finns också stora möjligheter: i Skåne finns starka logistiknät och viktiga hamnar som Malmö, Helsingborg och Trelleborg där tillgång och förvaring av drivmedel kan planeras strategiskt.

Skånes förutsättningar för omställning av vägburna godstransporter

Skånes styrkor:

- Strategiskt läge och tätbefolkat med många industrier och logistikterminaler
- Stor potential för solenergi och biogas
- Livaktigt innovationslandskap med universitet, forskningsanläggningar, science parks och startups
- Ökat intresse för investeringar i grön energi och energigemenskaper
- Aktiv åkerinäring som driver på för hållbar omställning

Skånes utmaningar:

- Begränsad tillgång till lokal elproduktion i dagsläget
- Underdimensionerat elnät – särskilt i de södra och östra delarna
- Långsamma tillståndprocesser och osäker planering
- Ojämn fördelning av resurser, kompetens och finansieringsmöjligheter mellan kommuner
- Höga elpriser (SE4) som försvagar konkurrenskraften
- Ofullständig uppgradering av vägar till BK4

Lösningar framåt: en färdplan för omställning av godstransporter på väg i Skåne

Skåne står inför en kritisk transportutmaning. Regionen är navet i ett alltmer internationellt och växande trafikflöde, samtidigt som utsläppen från trafiken ökar. Det krävs kraftfulla insatser från många delar av samhället för att styra utvecklingen i hållbar riktning. Denna färdplan blir en vägkarta som visar på konkreta åtgärder som olika aktörer behöver vidta för att klara klimatmålen. Tidshorisonten är till år 2030, i linje med Sveriges klimatmål för inrikes transporter. För att klara omställningen i Skåne behöver även Klimat- och energistrategi för Skåne genomföras och mer därtill.

Samhällsplanering och elektrifiering

Elektrifiering av godstrafik på väg kräver tillräcklig kapacitet i elnätet. Effektbehovet kommer öka kraftigt, särskilt vid depåer och godsterminaler.

Smarta laddningslösningar, som styr laddningen till tider då elen är billig när efter och/eller elnätet är lågt belastat, kommer att spela en avgörande roll för att hålla nere effekttoppar och effektivt utnyttja infrastruktur och tillgänglig elproduktion. Även så kallat »vehicle to grid«, V2G, kan bidra till att hålla nere effekt- och förstärkningsbehov genom att fordon återför energi till elnäten vid tillfällen då fordonen står stilla. Det kommer inte fungera för lastbilar som nyttjas stora delar av dygnet, men kan bli aktuellt för vissa delar av branschen.

Åtgärder:

- Vägtransportsektorns behov av laddinfrastruktur måste inkluderas tidigt i planeringsprocesserna för elnätet. Det kräver en tidig och långsiktig dialog mellan bland andra åkeriföretag och lastbilscentraler, elnätsföretag, laddoperatörer och kommuner.
- Genom att samordna nätutvecklingen med regionala planer, översiktsplaner och detaljplaner kan nätbolag, kommuner, länsstyrelsen och Region Skåne tillsammans skapa bättre förutsättningar för att säkerställa att den elkapacitet som krävs finns på plats i rätt tid och på rätt plats.
- Elnätsägarna besitter viktig information om elnätets kapacitet, ansluten och faktisk användning, befintliga anslutningsköer samt investeringsbehov för förstärkningar och upprustning. De behöver bli mer transparenta med denna information för att åkeriföretag och laddoperatörer med flera ska kunna fatta rätt beslut, exempelvis om var en laddoperatör kan etablera sig utan alltför lång väntetid på nätanslutning.
- Kartor över elnätskapacitet är ett etablerat verktyg i flera andra länder, men saknas i stort sett helt i Sverige i dagsläget. Genom att införa sådana kartor skulle ansökningsprocessen för anslutning kunna effektiviseras, samtidigt som transparensen ökar och aktörer får bättre förutsättningar att lämna väl underbyggda ansökningar.
- Elnätsägarna behöver också utökad tillgång till information från andra aktörer. Det handlar exempelvis om kommande behov av effekt och energi, tidpunkter för etableringar, effektprognoser, tillgång till mark samt möjliga kompletterande lösningar till traditionell nätutbyggnad. Denna kunskap är avgörande för att elnätsbolagen ska kunna arbeta mer proaktivt och flera aktörer inklusive kommuner behöver bidra. Transportnäringen behöver bidra med data och kunskap om sina nuvarande och kommande behov, så att elnätsägarna kan ta hänsyn till dessa i nätplaneringen.
- Kommunerna behöver ta hänsyn till och integrera behovet av laddinfrastruktur i översikts- och detaljplaner samt i kommunernas energiplanering. Hänsyn behöver tas till att laddning för tunga fordon kräver större ytor än för personbilar. Kommunerna behöver ta ett större ansvar i att upplåta mark för laddning och att underlätta och förenkla tillståndprocesser. Kommunerna behöver samordna sig så att tillståndprocesserna är enhetliga över kommungränserna.
- Akademi och forskningsinstitut behöver fortsätta utveckla och utvärdera nya lösningar och arbeta med modeller och framtidsscenarier. Forskningsresultat behöver kommuniceras på ett begripligt sätt så att samhällets aktörer kan ta till sig ny kunskap och använda i sitt eget arbete.
- Åkeriföretagen behöver ta en aktiv roll i planeringen. Det börjar med att analysera körmönster och behov – exempelvis om fordonen främst kör regionalt, i stadsmiljö eller i fjärrtrafik – eftersom det avgör vilken typ av laddning som krävs. Åkeriföretagen behöver också följa utvecklingen av nya planeringsverktyg, vara öppna för ny teknik, digitalisering och AI, och samverka med andra aktörer för att hitta gemensamma lösningar, till exempel vid terminaler eller hamnar.
- Åkeriföretag som elektrifierar behöver göra detta så effektivt som möjligt. För att underlätta för övriga aktörer bör kontakt tas med elnätsbolaget i ett tidigt skede, den effekt man begär från nätet ska inte överdrivas, och smart laddning bör implementeras så långt det är möjligt.

Skåne använder mycket mer el än vad som produceras i regionen och en ökad elproduktion behövs för att stärka det regionala elsystemet. För att nå målet om

50 procent självförsörjningsgrad krävs en mångsidig och anpassad mix av produktionsslag. Utöver ny produktion behövs omfattande energieffektivisering som kan frigöra el till andra verksamheter.

Åtgärder:

- Kommuner behöver främja lokal elproduktion genom att exempelvis plocka bort hinder för solkraft, och tillstyrka vindkraftsproduktion där så är lämpligt. Idag säger alltför många kommuner nej, vilket drabbar alla genom högre elpriser och minskade möjligheter för företagsetableringar.
- Energieffektivisering behöver stimuleras, exempelvis genom informationskampanjer och eventuellt bidrag från Region Skåne till företag som energieffektiviserar i sin verksamhet.

Biogas och vätgas del av lösningen

Skånes biogasproduktion skulle kunna öka sexfaldigt till 2030, från 0,5 till 3 TWh årligen, enligt Skånes klimat- och energistrategi.²⁹ Strategins mål är att göra Skåne till 50 procent självförsörjande på biogas. Strategin anger också att biogasen bör stå för cirka 15 procent av drivmedelsanvändningen i den tunga vägtrafiken i Skåne till år 2030, om strategins mål ska uppnås.

Åtgärder:

- Biogasproduktionen i Skåne behöver öka i enlighet med Skånes klimat- och energistrategi.
- Det behövs en fortsatt utbyggnad av tankstationer för biogas. Drivmedelsleverantörer och åkerinäringen behöver samverka för att identifiera och åtgärda behoven av ytterligare tankställen.

Vätgas är en annan potentiellt möjlig delösning för tunga transporter. För att vätgas ska kunna få genomslag krävs strategiskt placerade och kapacitetsstarka tankstationer. I södra Sverige bedöms ett tiotal stationer räcka inledningsvis, om de kan leverera minst ett ton vätgas per dag och tillåter tankning på 10–15 minuter.³⁰

Det finns en risk för en hönan-ägget-problematik med vätgas: om inte infrastrukturen finns på plats är det svårt för företagare att våga satsa på vätgasbilar.

Samtidigt vill ingen bygga tankstationer för vätgas om det inte finns en efterfrågan. Därför krävs samverkan över värdekedjan och att det offentliga kan ta en del av den initiala risken om vätgaslastbilar på längre sikt ska kunna vara en del av lösningen i ett hållbart transportsystem.

Åtgärder vätgas:

- Samverkanskuster kring vätgas behöver formeras och relevanta parter bör bjudas in. Region Skåne skulle kunna ta en ledande roll i detta. Genom samverkan i kluster kan åkeriföretag visa sin intention att satsa på vätgasbilar när förutsättningarna medger det, så att övriga aktörer vågar bygga ut infrastrukturen vid rätt tidpunkt.
- Stöd till etablering av tankstationer för vätgas. Kommunala energibolag, särskilt i kommuner med höga klimatambitioner, har möjlighet att ta en proaktiv roll i etableringen av vätgasproduktion och tankstationer. Detta bör ske i takt med marknadsutvecklingen och med inriktning på att i rätt skede möta en potentiellt framväxande efterfrågan.

Transporteffektivitet

Längre och tyngre lastbilsekipage kan minska utsläppen per transporterat ton gods och minska antal lastbilar på skånska vägar. Eftersom kommunerna är väghärlare för det kommunala vägnätet är det deras ansvar att besluta om vilka vägar som kan öppnas för BK4-trafik med lastvikter upp till 74 ton och längre fordon.

Åtgärder:

- Regionerna behöver inventera och analysera det lokala vägnätet för att identifiera sträckor som kan klassificeras som BK4 eller anpassas för längre fordon, och uppdatera denna information i Nationell vägdatas. Inventeringen behöver också säkra tillgången till start- och målpunkter inom BK4, exempelvis terminaler, industrier och logistikcentrum, utan att omlastning krävs.
- Kommunerna och Trafikverket behöver samverka med näringslivet i planeringen av väginvesteringar och trafiksäkerhetsåtgärder. Kommunerna behöver integrera transporteffektivitet i fysisk planering, där logistik och tillgänglighet vägs in vid etablering av ny bebyggelse och infrastruktur.

Intervju: »Förutsägbarhet är avgörande för att våga investera«

Tillgången på elkapacitet där laddbehovet finns är ett av de största hindren för elektrifieringen i Skåne, menar Josip Glavas, sälj- och marknadschef på Gito Heavy Charging Solutions AB.

– Det är inte säkert att effekten finns på rätt plats, och processen för besked varierar. I små kommuner går det snabbt, i större kan det ta upp till två år, säger han. Josip lyfter fram Ängelholm som ett föredöme där samarbetet fungerat väl. Snabb hantering och lösningsorienterat arbetssätt har gjort stor skillnad.

En utmaning är att snabbladdare kräver hög effekt dygnet runt, även när ingen laddar, vilket gör anläggningarna dyra att driva.

För att minska kostnaderna och ge tryggare planering föreslår Josip Glavas samarbete mellan åkerier, där företag kan dela laddplatser eller ladda på varandras depåer till överenskommet pris.

Bristen på publik laddinfrastruktur, särskilt i östra Skåne, skapar ett klassiskt »hönan eller ägget«-problem. Ingen vill bygga utan efterfrågan och ingen vill investera i elfordon utan säkra laddningsmöjligheter.

Josip sammanfattar:

– Tidiga effektutredningar och lokal samverkan är nyckeln för att skapa trygghet och driva elektrifieringen framåt.



- Region Skåne, som har ansvar för regional utveckling, behöver ta en stödjande roll för att främja investeringar i klimatsmarta transporter och strategiska infrastrukturförstärkningar. Dialog behövs mellan kommuner, statliga aktörer och transportnäringen, särskilt inför större förändringar som Fehmarn Bält tunneln. Region Skåne behöver fortlöpande säkerställa att transporteffektivitet och försörjningsberedskap integreras i den regionala transportstrategin som är kopplad till den regionala utvecklingsstrategin.
- Förutsättningar för intermodala transporter behöver förbättras. BK4-vägar som når ända fram till knutpunkter som hamnar och terminaler är en förutsättning, liksom ändamålsenlig omlastningsutrustning. Transportköparna behöver ta ett större ansvar i beställningar och ställa krav på intermodala transporter när så är lämpligt.

Fehmarn Bälttunneln innebär både stora möjligheter och betydande utmaningar för Skåne. Om infrastrukturen förstärks kan regionen dra nytta av kortare transportvägar, effektivare logistik och stärkt konkurrenskraft. Utan åtgärder riskerar Skånes redan hårt belastade vägnät och järnväg att nå sina kapacitetsgränser, med ökade utsläpp, försämrad tillgänglighet och minskad robusthet som följd.

Åtgärder:

- Trafikverket behöver ta hänsyn till Fehmarn Bält tunneln i den nationella infrastrukturplanen och prioritera investeringar i Skåne. Stärkt dialog behövs mellan kommuner, statliga aktörer och transportnäringen.
- Huvudlederna i Skåne behöver uppgraderas så att de klarar BK4-standard och möjliggör användning av längre och tyngre fordon. Detta gäller särskilt E6, E22, E4 och E65.
- En kapacitetsstark järnväg genom Skåne är avgörande. Satsningar krävs på Södra stambanan, Kontinentalbanan och godsstråket genom Skåne för att underlätta järnvägstransporter.

Smartare upphandling och utvecklade affärsmodeller kan stärka efterfrågan på hållbara lösningar

Offentlig sektor upphandlade varor och tjänster för omkring 900 miljarder kronor år 2022.³¹ Att offentlig sektor ställer krav på begränsad klimatpåverkan i transporter möjliggör för åkeriföretagen att satsa på hållbara lösningar, som de sedan kan erbjuda även till andra kunder.



Fair Transport³² lanserades 2014 som åkerinäringens eget initiativ inom miljö- och klimatansvar, arbetsmiljöansvar samt ansvar för trafiksäkerhet. Konceptet har sedan utvecklats till en hållbarhetscertifiering med tredjepartsgranskning och hållbarhetskriterier på grundnivå samt tre mervärdesnivåer.

Åtgärd:

- Offentlig sektor såväl som privat sektor bör upphandla med höga klimat- och hållbarhetskrav och ställa krav på Fair Transport. Det bygger en stabil marknad för hållbara transporter som gör att branschen vågar investera i mer hållbara fordon.

Många kunder till åkerinäringen värderar hållbarhet högt, men en undersökning³³ visar att få transportköpare är villiga att betala mer för hållbara transporter.

På många av åkerinäringens transporter samåker godset, det vill säga flera transportköparens gods delar flak och pallkubikmeter på en lastbil. Det är en utmaning för åkeriföretagen att kunna differentiera priserna för att matcha köparnas olika betalningsvillighet. Massbalansering är en metod där säljaren garanterar en fossilfri transport motsvarande det köparen vill transportera, men där det inte nödvändigtvis är just köparens sträcka som blir fossilfri. Men det behövs fler alternativa och utvecklade affärsmodeller.

Åtgärder:

- Transportköpare och åkeriföretag behöver samverka mer för att utveckla nya affärsmodeller som gagnar båda parter. Vidgade leveransfönster är en del i detta. Om avsändare och mottagare kan vara mer flexibla med tider för lastning och lossning så kan transportflödet optimeras, och fyllnadsgraden och nyttjandetiden för lastbilarna öka.

Utvecklade affärsmodeller gäller inte enbart mellan åkeriföretag och deras kunder, utan även gentemot åkeriföretagens leverantörer. Hur investeringar i nya fordon och laddinfrastruktur sker och prissättning på el och effekt är två sådana områden.

Senast år 2027 ska alla elnätsbolag ha infört så kallade effekttariffer, vilket ska leda till att punktuttag av hög eleffekt ska bli dyrare. Syftet är att minska »toppar«

i belastningen på elnätet, så att nätet kan utnyttjas mer effektivt. Detta kan dock ge mycket höga kostnader för framför allt snabbladdning av tunga fordon – eftersom det kräver just höga effektuttag med låg möjlighet att anpassa tidpunkt för laddning. Utan möjligheter till ekonomiskt hållbar snabbladdning kommer inte långväga godstransporter på väg kunna elektrifieras.

Åtgärder:

- Åkeriföretag och elnätsbolag i Skåne behöver samverka för att säkerställa att effekttarifferna inte utformas på ett sådant sätt att de bromsar elektrifieringen av tunga transporter.
- Fordonstillverkare och återförsäljare behöver vara proaktiva och ha hög kunskap om såväl fordonen samt hur de används i praktiken. Fordonstillverkarna kan bidra med rådgivning och stöd i att räkna fram vilket fordon som bäst passar en enskild åkeriföretagares behov.
- Nya fordonstyper med el- eller gasdrift kräver särskild kompetens hos verkstäder. Samverkan krävs för att säkerställa verkstadsmöjligheter för dessa typer av fordon, så att inte service och underhåll begränsar omställningen.

I dag begränsas ofta tung trafik i städerna nattetid, för att hålla ljudnivån nere. Ellastbilar går dock mycket tystare än motsvarande dieslbilar, vilket möjliggör transporter in i tätbebyggda områden även på nätterna. Denna ökade flexibilitet ger en möjlighet för fordon att köras mer effektivt och kan minska trängsel i städerna. Möjligheten att leverera gods in i städerna nattetid begränsas vid färdplanens publicering av ett förbud mot differentiering utifrån drivlina; detta väntas dock ändras inom kort.

Åtgärd:

- Skånska kommuner bör se över sina regleringar för att möjliggöra godsleveranser med ellastbil nattetid inne i städer.

Beredskap och resiliens behöver stärkas parallellt med omställningen

Det är kritiskt att Skåne fungerar även vid höjd beredskap och att funktioner kan upprätthållas även vid kriser

Kvälls- och nattleveranser med el- och vätgasfordon i städer

Malmö stad inledde 2022 ett pilotprojekt som pågick i ett års tid och visar vägen mot en ny, mer hållbar af-färsmo-³⁴ Genom att tillåta leveranser kvälls- och nattetid med eldrivna fordon skapas möjligheter för effektivare logistik, ökad lönsamhet och minskad klimatpåverkan – samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Vad innebär modellen?

Enligt trafikförordningen ges kommuner möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter förbjuda tunga fordon från att trafikera städernas centrum nattetid. Genom att ge dispens mot förbudet möjliggjordes leveranser till skolor och storkök under dygnets lågtrafiktimmer. Pilotprojektet skedde i samarbete med Martin & Servera, där eldrivna lastbilar distribuerade livsmedel till kommunala verksamheter.

Nyttan med leveranser vid lågtrafik:

- Maximerad fordonseffektivitet – elfordon kräver höga nyttjandegrader. Genom kvälls- och nattkörning kan investeringen i fordon återbetalas snabbare.
- Minskad trängsel – kvälls- och nattlogistik avlastar vägnätet dagtid och skapar mer flyt i transportkedjan.
- Stadsanpassad leveranslogik – mindre störningar och bättre trafiksäkerhet kring skolor och verksamheter.

Lärdomar och möjligheter för fler städer:

Försöket i Malmö var ett bra första steg, som behöver utökas och förstärkas. Piloten kan skalas upp och appliceras även i andra kommuner som vill kombinera klimatmål med innovativa logistiklösningar. Genom samverkan mellan kommuner, upphandlare, transportörer och teknikleverantörer kan fossilfri nattleverans etableras som en standardlösning i framtidens hållbara städer.

och åtgärder som beredskapslager, ökad lokal produktion, kapacitetshöjningar i elnäten och teknisk flexibilitet – exempelvis möjligheten till ö-drift – är centrala. Endast genom gemensam planering, samordning av investeringar och ett systemperspektiv kan Skåne utveckla ett resilient energisystem som klarar den gröna omställningen och samtidigt står starkt i framtida kriser.

Åtgärder:

- För att stärka beredskap och resiliens i Skåne krävs en samordnad regional strategi där kommuner, Region Skåne och Länsstyrelsen Skåne arbetar tillsammans med energibolag och transportnäring. Region Skåne och Länsstyrelsen Skåne bör ta initiativ och leda arbetet.
- Investeringar i beredskap bör ske på ett sätt som inte låser in samhället i fortsatt fossilberoende utan i stället bidrar till den långsiktiga omställningen. Detta bör beaktas exempelvis i val av reservkraftslösningar.

Möjligheter till nya lösningar och innovation

Elektrifieringen innebär ett systemskifte likt omställningen från häst och vagn till förbränningsmotorer. Det är inte möjligt att med någon större precision förutspå utvecklingen och vilka lösningar som kommer bli dominerande framöver. Det behövs därför en öppenhet för många alternativ och fortsatt intensiv teknisk och annan utveckling.

- Med stöd av AI och smarta trafikplaneringssystem kan trafiken optimeras på annat sätt med elektrifierade fordon än med dieselfordon. Rätt optimering, utifrån elektrifierade fordons speciella förutsättningar, sparar tid och pengar. Optimeringen behöver göras tillsammans med de som köper transporter för att få största möjliga effekt.
- I stället för att ladda ett batteri som sitter fast i fordonet finns det tekniker där hela batteriet byts ut mot ett fulladdat batteri. Detta är sällsynt i Sverige men förekommer i andra delar av världen, och skulle kunna vara en lösning i situationer där laddningen behöver spridas ut över dygnet, eller där fordon inte kan stå still tillräckligt länge för att ladda. Fordons-tillverkare behöver ha en öppenhet för denna typ av lösningar och det bör finnas möjligheter för åkeriföretag att testa tekniken.
- Skåne bör kunna utnyttjas som testbädd för nya innovativa lösningar. Universitet, högskolor och institut bör samverka med övriga samhället och fler pilotprojekt kring hållbara transportlösningar behöver testas i verklig miljö i Skåne.

Tillsammans för fossilfria transporter i Skåne

Omställningen till fossilfrihet är avgörande för ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne, men omställningen är komplex och ingen aktör har ensam rådighet. Därför krävs bred samverkan mellan kommuner, Region Skå-



ne, energibolag, elnätsägare, transportföretag, näringsliv och intresseorganisationer. Samtidigt krävs en tydlig politisk vilja att långsiktigt finansiellt stödja omställning för att påskynda och skala upp insatser. Kommuner och Region Skåne har en nyckelroll i att skapa förutsättningar, leda planeringsprocesser och samordna insatser. Åkeriföretagarna behöver tillsammans med kunderna och samhället hitta de lösningar som är win-win-win för företag, samhälle och klimat. Arbete och engagemang krävs från alla om omställningen ska lyckas.

Åtgärder:

- Åkeriföretagen behöver investera i hållbara lösningar för att möta den efterfrågan som redan finns och som kommer i närtid, exempelvis genom att ta fram och genomföra omställningsplaner. Men åkeriföretagen behöver också vara med att skapa och driva efterfrågan, genom en nära dialog med kunder och omgivande samhälle.
- Åkeriföretagen behöver erbjuda mer hållbara transporter, och informera om vilka möjligheter som finns för att minska utsläppen från kundens transporter. Det ska vara enkelt för kunden att välja fossilfria alternativ.
- Åkeriföretag behöver analysera, mäta och följa upp sina utsläpp. Sveriges åkeriföretag tillhandahåller verktyg som är till hjälp för det arbetet.
- Samverkansfora som Skånes effektkommission behöver leva vidare och stärkas. De behöver också anpassas när utmaningar hanteras och nya uppstår. Helt nya samverkansfora kommer behöva tillkomma efter hand.
- Alla aktörer som är berörda av transportsektorns omställning behöver analysera och förstå sin egen roll och sina möjligheter. Det behövs också en ökad förståelse mellan olika aktörer; att man är villig att sätta sig in i andras situation. Genom ökad förståelse och kunskap genom värdekedjan kan knutar lösas upp och nya lösningar identifieras.
- De skånska kommunerna har en gyllene möjlighet att arbeta fram en gemensam skånsk modell med fokus på förenklade tillståndprocesser, strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur, upphandlingar via Fair Transport samt snabbspår för bygglov. På så sätt kan de bidra till ett fossilfritt transportsystem i Skåne.

- Transportörer och transportköpare behöver samverka för att hitta nya gemensamma lösningar som ger win-win-win för säljare, köpare och klimatet.

Genom att agera gemensamt och proaktivt, i hela kedjan från produktion till upphandling och energiförsörjning, kan Skåne nå sina ambitiösa mål – stärka sin klimatposition, konkurrenskraft och innovationsförmåga. Rollen för åkerinäringen, fordonsleverantörer, transportköpare, energibolag och beslutsfattare är central – tillsammans gör vi fossilfri agenda möjlig. Med ett samlat regionalt agerande och tydligt nationellt stöd kan Skåne ta en ledande position i omställningen – och visa att klimatansvar och samhällsutveckling kan gå hand i hand.

Regional rådgivning och uppdrag

Region Skåne

Region Skåne verkar som motor och samlande kraft för den regionala utvecklingen. I rollen som utvecklingsaktör arbetar Region Skåne med omställningen av transportsystemet genom att ta fram och sprida kunskap, samordna insatser, finansiera utvecklingsprojekt, påverka nationella beslut och utveckla långsiktiga strategier och handlingsplaner. Region Skåne arbetar även för ett starkt och robust näringsliv med en välfungerande kompetensförsörjning som bidrar till att lösa miljö- och klimatproblem inom det regionala utvecklingsansvaret.

Som upprättare av både regionplan och regional transportinfrastrukturplan kan Region Skåne samordna bebyggelse och infrastruktur på ett effektivt sätt. Genom regionplaneuppdraget kan Region Skåne verka för att transportinfrastrukturen utvecklas i samspel med bebyggelseutvecklingen och andra regionala strukturer. Den fysiska planeringen på regional nivå ger möjlighet att skapa effektiva transportstråk och främja en hållbar tillgänglighet där människor kan nå arbete, studier och service inom rimliga restider.

Länsplaneuppdraget ger Region Skåne konkreta verktyg för att påverka transportinfrastrukturens utveckling genom prioritering och fördelning av statliga medel. Detta ansvar innebär att Region Skåne kan verka för att infrastrukturinvesteringar stödjer den önskade utvecklingen samt att regionala behov tillgodoses i den nationella infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsen Skåne

Uppdrag inom klimat- och energi

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet med att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan. Enligt Regleringsbrev för budgetåret 2025 ska länsstyrelserna bland annat:

- Utveckla den regionala energiplaneringen och främja klimatåtgärder, i syfte att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap och trygg energiförsörjning
- Erbjuder stöd till och främja samverkan mellan kommuner och andra lokala och regionala aktörer i arbetet med energiplanering och klimatåtgärder

Länsstyrelsen Skåne ska verka för en ekologisk, socialt och ekonomiskt hållbar energikutveckling. Länsstyrelsen ska ha beredskap för att kunna hantera situationer som uppstår före, under och efter en kris. Länsstyrelsen har även andra uppdrag som kopplar till energiomställningen och elektrifieringen på olika sätt. I detta ingår hantering av elnätskoncessioner, prövning av tillståndspliktig verksamhet, tillsyn, med mera. En central del av genomförandet av uppdraget är att bemöta och göra avvägningar mellan olika intressekonflikter vid framför allt markanspråk.

Energikontor Syd

Energikontor Syds uppdrag är att stötta företag och offentliga aktörer i energiomställningen. Energikontor Syd initierar och driver olika strategiska och operativa samverkans- och utvecklingsprojekt. Föreningen ägs av kommuner och regioner i södra Sverige, är opartisk och utan vinstintresse.

Fotnoter och källor

1. Naturvårdsverket 2025. Preliminära siffror. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/>. Hämtad 2025-09-03.
2. Specifikt det så kallade ESR-målet, där ESR står för Effort Sharing Regulation. ESR reglerar hur mycket varje EU-land ska minska sina utsläpp inom de sektorer som inte ingår i utsläppshandeln.
3. <https://fossilfrittverige.se/roadmap/akerinaringen/>
4. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_TK_TK1001_TK1001A/FordonTrafik/table/tableViewLayout1/
5. <https://powercircle.org/elbilsstatistik/>
6. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2025/lastbilstrafik-2024.pdf>
7. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2025/lastbilstrafik-2024.pdf>
8. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2025/lastbilstrafik-2024.pdf>
9. https://www.akeri.se/media/zqlbhnw/akerinaring-en_svar_t_pa_vitt.pdf
10. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>
11. Naturvårdsverket, <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>. Hämtad 2025-09-03.
12. Naturvårdsverket, <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>. Hämtad 2025-10-01.
13. Varav 5 procentenheter får avse insatser i länder utanför EU.
14. Naturvårdsverket. Sveriges del av EU:s klimatmål. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-del-av-eus-klimatmal/#:~:text=EU:s%20klimatm%C3%A5l%20till%202030%20och%202050%20till%202030%20j%C3%A4mf%C3%B6rt%20med%201990%20%C3%A5rs%20utsl%C3%A4pp.> Hämtad 2025-09-26.
15. Exklusive inrikesflyg
16. Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikon-tor Syd. Klimat- och energistrategi för Skåne. 2025. <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/klimat--och-energistrategi-for-skane/>
17. Exklusive internationell flyg- och sjöfart.
18. Power Circle. Effektbehovet från elektrifierade transporter. 2022. <https://powercircle.org/wp-content/uploads/2022/09/Rapport-Effektbehovet-fra%C3%A8An-elektrifierade-transporter.pdf>
19. Trafikverket 2019. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/00340eec2ef8460ba6b-2423b7e5d4468/svar-och-aterrapporte-ring-fran-trafikverket-2020/01-langre_lastbi-lar_pa_det_svenska_vagnatet_for_mer_hallba-ra_transporter.pdf
20. Exempelvis i Sam Helsingborg
21. Försvarmakten. <https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2024/08/forsvarsmakten-i-samarbete-med-trafikverket-for-storre-effektivitet-och-bättre-rorlighet>. Hämtad 2025-09-18.
22. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033. <https://experience.arcgis.com/experience/76e8398a9396434e8d5d4fff6609eb7d/page/Satsningar>. Hämtad 2025-11-17.
23. Sweco, HCT i Skåne. 2019. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/hct_i_skane_slutversion_1.2.pdf
24. Otto Anker Nielsen & Henrik Andersson, Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. 2023. https://www.trafikdage.dk/abstracts_2023/Rail%20Freight%20with%20the%20Fehmarn%20Belt%20Fixed%20Link%20%E2%80%93%20Forecasts%20Challenges%20and%20Solutions.pdf
25. Nätutvecklingsplaner i Skåne 2025-2034. Region Skåne 2025. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/natutvecklingsplaner-i-skane-2025-2034.pdf>

26. Nätutvecklingsplaner i Skåne 2025–2034. Region Skåne 2025. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/natutvecklingsplaner-i-skane-2025-2034.pdf>
27. Skånes effektkommission 2023. <https://utveckling.skane.se/nyheter/regional-utveckling/2025/skane-sjalvforsorjningsgrad-av-el-har-nastan-for-dubblats/> (Hämtad 2026-01-13).
28. IVA 2022. Vätgasens roll för tunga vägtransporter – en underlagsrapport. <https://www.iva.se/contentassets/71aff0dabb204af0bc7d76982202f8ef/underlagsrapport-vatgasens-roll-for-tunga-vag-transporter.pdf>
29. Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd. Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/klimat--och-energistrategi-for-skane.pdf>
30. IVA 2022. Vätgasens roll för tunga vägtransporter – en underlagsrapport. <https://www.iva.se/contentassets/71aff0dabb204af0bc7d76982202f8ef/underlagsrapport-vatgasens-roll-for-tunga-vag-transporter.pdf>
31. Upphandlingsmyndigheten. <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/nyheter/2024/var-det-av-den-offentliga-upphandlingen-fortsatter-att-oka/#:~:text=V%C3%A4rde%20av%20de%20upphandlingspliktiga%20ink%C3%B6pen,921%20miljarder%20kronor%20%C3%A5r%202022>. Hämtad 2025-09-17.
32. https://fairtransport.se/upphandla_hallbara_transporter/
33. <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2024/oktober/lag-politisk-betalningsvilja-bromsar-omställningen/>
34. <https://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/malmoe-stad-testar-nattleveranser-foer-att-minska-klimatpaaverkan-och-oe-ka-trafiksakerheten-3182632>

Tillsammans för fossilfri konkurrenskraft!

Från Sveriges Åkeriföretag:

Thomas Hammarström

Regionchef

thomas.hammarstrom@akeri.se

Marie Jersgren

Branschföreträdare

marie.jersgren@akeri.se

Fredrik Svensson

Hållbarhetsansvarig

fredrik.svensson@akeri.se