

Mot hållbar mobilitet – på vägarna och i vardagen



Foto: Simon Frid

Innehåll

Rapporten är till för dig som vill veta mer om en hållbar omställning av transporter och resor, samt ta del av Hållbara transporters projektresa. Rapporten ger dig som läser en sammanfattande bild av projektet, med syfte att inspirera och motivera dig hur du kan bidra i arbetet mot hållbar mobilitet, utifrån din roll och dina förutsättningar.

Vi har alla olika förutsättningar att främja hållbar mobilitet på vägarna och i vardagen, men enas i vårt gemensamma och individuella ansvar för utvecklingen.

Projektets och rapportens olika delar

Projektet hållbara transporter har innefattat många målsättningar, fokusområden och insatser, samtidigt som begreppet mobilitet är stort och omfattande.

Eftersom att projektet har arbetat mot olika målgrupper och intressenter så är rapporten uppbyggd genom olika färgkoder, som ni kan se i innehållsförteckningen nedan, för att förenkla för den breda grupp av läsare som berörs och vill ta del utav rapporten.

1. Hållbara transporter på Gotland	3
1.1 Finansiering och samverkan	3
1.2 Hållbara transporter	4
1.3 Projektresan	5
1.4 Hållbar mobilitet	6

2. Hållbara transporter på vägarna	7
2.1 Lokala transportföretag bidrar till omställningen	8
2.2 Projektets arbete med hållbara transporter	9
2.3 Klimatsmarta beställare	12
2.4 Vägen framåt	14

2.5 Konkreta åtgärder och systematiskt arbete	18
---	----

3. Ett hållbart resande i vardagen	23
3.1 Planera för hållbara vanor	24
3.2 Projektets arbete med hållbart resande	25
3.3 Den fortsatta resan	29

4. Inför nästa projektresa	31
4.1 Lärdomar under resan gång	32
4.2 Slutord	35

1. Hållbara transporter på Gotland

Gotland tar stora kliv mot att bli en hållbar ö. Viktiga steg på vägen är att transporter och resor på ön blir mer klimatsmarta, inkluderande och tillgängliga. I den här rapporten kan du läsa om hur projektet Hållbara transporter arbetat med att främja hållbar mobilitet, hur vi alla berörs av begreppet och kan bidra till en hållbar omställning av transporter och resande.



1.1 Finansiering och samverkan

Hållbara transporter är ett samverkansprojekt mellan Länsstyrelsen i Gotlands län och Region Gotland. Projektet har finansierats av Tillväxtverket med stöd från den Europeiska regionala utvecklingsfonden och Region Gotlands anslag 1:1 för regionala tillväxtåtgärder. Därtill har flera aktörer bidragit till projektets genomförande och riktning,

bland annat: Uppsala universitet Campus Gotland, Sveriges åkeriföretag, Gotlands åkericentral och företagarföreningen Tillväxt Gotland. Projektet har även samverkat med andra regionala aktörer och med projekt i andra delar av Sverige för att inhämta kunskap och dela lärdomar.



1.2 Hållbara transporter



Nationella och regionala miljömål för transporter

Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Enligt Sveriges nationella miljömål ska transportsektorn minska sina utsläpp med 70 % år 2030, jämfört med år 2010. År 2045 är målet för transportsektorn nollutsläpp. Om målen ska uppnås måste transportsektorn minska sina utsläpp i ökad takt.

En hållbar omställning av transportsektorn finns även med i Gotlands regionala miljömål. I den regionala utvecklingsstrategin Vårt Gotland 2040 är ett av effektmålen ett hållbart transportsystem och ökad tillgänglighet.

Projektet hållbara transporter på Gotland

Hållbara transporter på Gotland är ett treårigt samverkansprojekt mellan Länsstyrelsen i Gotlands län och Region Gotland med mål om att främja hållbara transporter och hållbart resande på ön.

För att regionala och nationella miljömål ska uppnås behöver det finnas ett transportsystem på Gotland som både är hållbart och tillgodoser invånarnas behov. Projektet Hållbara transporter har varit en pusselbit för att driva utvecklingen framåt i regionen.

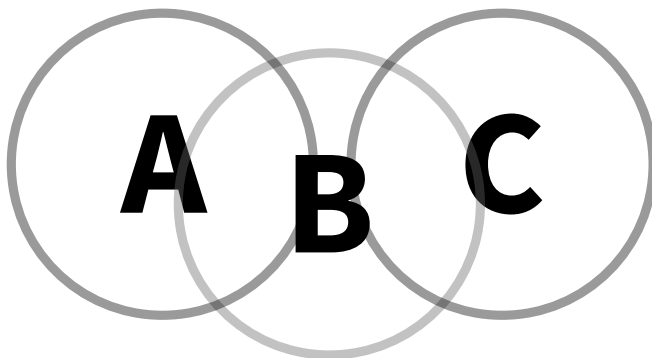
70%

Transportsektorn ska enligt regeringens miljömål minska sina utsläpp med 70% år 2030, jämfört med år 2010.

1.3 Projektresan

Projektet Hållbara transporter tar avstamp i den regionala utvecklingsstrategin, nationella miljömål och behovet av en hållbar omställning av transportsektorn. Projektet föregicks av en förstudie som visade att det saknades riktade insatser på temat hållbarhet mot lokala transportföretag och att det fanns behov av att öka efterfrågan på klimatsmarta transportalternativ. Med det övergripande målet om att bidra till utvecklingen av ett hållbart transportsystem på Gotland har projektet arbetat utifrån tre delprojekt med riktade insatser mot hela transportkedjan: lokala transportföretag, klimatsmarta beställare, samt ett ökat hållbart resande.

Projektet har arbetat med tre delprojekt



Delprojekt A

Koldioxidsnåla transportföretag

Kunskapshöjande och stöttande insatser mot transportföretag för att främja omställning till mer hållbara transporter.

Delmål A:

Transportföretag på Gotland har...

- fått ökad kunskap om energi- och klimatfrågor och metoder för att minska sin klimatpåverkan.
- har fått stöttning i sitt arbete för energieffektivisering och minskade växthusgasutsläpp.
- tagit fram handlingsplaner för att effektivisera sin energianvändning och minska sin klimatpåverkan.
- kunskap om jämställdhet- och mångfaldsfrågor har ökat och förutsättningarna för att locka fler kvinnor till branschen har förbättrats.

Delprojekt B

Klimatsmarta beställare

Delprojektet fokuserar på att främja kunskap och krav på hållbarhet inom beställningar och upphandlingar av transporter och mobilitetstjänster.

Delmål B:

- Beställare av transporter har fått ökad kunskap om hållbara transporter och vilka krav som kan ställas i upphandlingar/avtal.
- Ett forum för dialog mellan beställare och utförare av transporter har etablerats.

Delprojekt C

Hållbart resande*

Insatser för att öka kunskapen och främja hållbart resande bland invånarna på Gotland, främst inom arbetspendling och med särskilt fokus på kollektivt resande i form av bussåkande.

Delmål C:

- Behov av och möjligheter för multimodala/intermodala transportlösningar har kartlagts.
- Arbetsgivare har fått ökad kunskap om kollektivtrafiklösningar och hur de kan inkludera arbetspendling i egna resepolitici eller miljöledningsarbete.
- En kommunikationskampanj för att förändra resvanor har genomförts.

**) Delprojekt C har utvecklats från att utöka kundunderlaget för kollektivtrafik, till ett bredare grepp om hållbart resande och därmed inkludera fler transportsätt och övergripande arbete med mobilitetsfrågor.*

Exempel på synergieffekter mellan delprojektet

Delprojekt B, som särskilt riktas mot beställare av transporter, är en förutsättning för delprojekt A och C genom att krav på hållbarhet i upphandlingar av transporter (ökad efterfrågan) påverkar såväl transportbranschens som invånarnas förutsättningar för en omställning mot hållbar mobilitet.

1.4 Hållbar mobilitet

Under projektets gång så har hållbar mobilitet, som begrepp och perspektiv, blivit allt mer vägledande för projektets arbetssätt, metoder och målsättningar. Samtidigt har ett helhetsperspektiv på hållbarhet genomsyrat projektet. Med begreppet hållbar mobilitet breddas fokus för åtgärder och insatser från enbart transportalternativ och infrastruktur till att också se till människors behov, vardag och beteende. Projektet har därför utvecklats till att fokusera på två huvudsakliga spår, transporter och resande i relation till hållbar mobilitet. I den här rapporten summeras projektets arbete och erfarenheter med hållbar mobilitet, på vägarna och i vardagen.



Hållbara transporter har handlat om att främja en hållbar omställning av transportsektorn på Gotland, som både gynnar miljön och gör transportföretagen mer konkurrenskraftiga på en hållbar marknad. Projektet har genom insatser och stöd syftat till att förbättra de lokala transportföretagens förutsättningar för att bli mer energieffektiva och att minska sina utsläpp. Samtidigt har projektet visat på vikten av att beställare av transporter leder utvecklingen framåt, genom att i ökad mån ställa krav på hållbara transporter.



Hållbart resande handlar framförallt om att få privatpersoner att göra mer hållbara val i sin vardag. Det handlar dock också om att visa på vilka förutsättningar som politiker och tjänstemän bör skapa för att göra det enkelt för invånarna på Gotland att resa hållbart. Projektet har genom informationskampanjer, erbjudanden inom reserådgivning och genom att undersöka förutsättningarna för samordnande transportlösningar, arbetat för att främja utvecklingen av det hållbara resandet på ön.



Genom begreppet **mobilitet** kan transporter och resor ses som delar i en större helhet, där målet är hållbarhet. Utifrån det perspektivet är det inte tillräckligt med att klimatpåverkan från själva transporterna och resorna minskar. Andra sektorer och roller i samhället, som näringslivet, akademien, politik och förvaltning behöver bidra för att skapa förutsättningar för att privatpersoner och transportaktörer ska kunna göra hållbara val. Det kan till exempel handla om stad- och landsbygdsutveckling, forskning och innovation, planering av kollektivtrafik eller cykelvägar, och politiska beslutsprocesser. Hållbar mobilitet lyfter fram den komplexitet som finns i frågor om mobilitet och att olika aktörer, både från det offentliga och privata, måste samarbeta för en hållbar omställning.

Dimensioner av hållbarhet

Hållbarhet är ett helhetsbegrepp som kan delas upp i tre aspekter, **ekologisk, ekonomisk och social** hållbarhet. Behovet av en hållbar omställning av transporter och resande bottnar i våra stora klimat- och miljöutmaningar. Samtidigt gynnar en omställning mot hållbar mobilitet också sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter, som på flera sätt hänger ihop.

Mobilitet

Ett begrepp som sätter människans behov av rörelse i centrum, med mål att planera för att underlätta hållbara transporter i vardagen. Mobilitet ersätter inte begrepp som transporter eller resande. Begreppet är däremot bredare och innefattar nya perspektiv och lösningar för transporter och resor, i linje med samhällets behov av en hållbar omställning.

2. Hållbara transporter på vägarna

Den lokala transportsektorns omställning är ett viktigt steg i utvecklingen mot hållbara transporter på Gotland. Genom minskade utsläpp och ökad energieffektivitet kan gotländska transportföretag bli mer konkurrenskraftiga, bidra till regionens hållbara utveckling och främja nationella miljömål.



2.1 Lokala transportföretag bidrar till omställningen

Hållbara transporter har engagerat och inkluderat lokala transportföretag på Gotland, med målet att rusta företagen för en hållbar omställning. Den förstudie som föregick projektet visade att det saknades riktade insatser och pekade på en potential till energieffektivisering inom flera områden.



”Det är jätteviktigt att vi framåt arbetar hållbart och det är något som våra kunder i stor utsträckning efterfrågar. Redan nu har vi investerat i två biogasbilar. Det är en investering på två miljoner styck.”

Medverkande transportföretag

2.2 Projektets arbete med hållbara transporter

Projektet har genom kunskapshöjande insatser, nätverkande och med stöd av en energikonsult ökat de gotländska transportföretagens kunskap inom hållbarhet. Projektet har också påvisat behovet av att beställare av transporter tar ledande positioner i utvecklingen.

Fokus på praktiska insatser och arbetssätt

Projektet har fokuserat på praktiska metoder och att vara ett stöd i en hållbar omställning av transportsektorn, samt att arbeta för att öka det hållbara resandet på ön. Tillsammans med lokala transportföretag har projektet testat lösningar, metoder och strategier, samt utvärderat effekterna utav dessa. Projektresan har på så sätt bidragit till lärande såväl inom projektet, som för företagen och regionen i stort.

Ökad kunskap om miljöpåverkan och hållbarhet

Transportföretagen har deltagit i seminarier, nätverksträffar och föreläsningar som bland annat handlat om energi- och klimatfrågor samt social hållbarhet. Företagen bjöds även med på en studieresa för att få större inblick i innovativa transportlösningar. Insatserna har syftat till att få transportföretagen att förstå varför en hållbar omställning av transportsektorn behövs, vilka fördelar och vinster det kan innebära för verksamheterna, samt hur företagen konkret kan gå till väga. Projektet har också skickat ut nyhetsbrev med omvärldsbevakning kring teknisk utveckling, goda exempel och andra relevanta nyheter. Resultatet av projektets kunskapshöjande insatser är att de lokala transportföretagen fått ökade kunskaper om hållbarhet och vad en hållbar omställning innebär för deras verksamheter i praktiken. Flera transportföretag har tagit viktiga kliv i sina arbeten med hållbarhet, både i form av ökad medvetenhet och genom praktiska åtgärder.

De utbildningar och träffar som projektet anordnat har också fungerat som forum där lokala transportföretag kan dela lärdomar och utmaningar, för att tillsammans förändra transportbranschen på ön i linje med miljö- och klimatmål. Resultatet är en ökad dialog mellan transportföretagen och en känsla av att kunna arbeta tillsammans mot ett gemensamt mål.



”Projektet har absolut påverkat beslutet att konvertera till fossilfritt. Jag började fundera på vilka utsläpp som mina föräldrar har orsakat och även vilka fel jag själv har gjort. Jag har två barn som jag vill ska växa upp i en värld som inte är förstörd av vad vi orsakat. Jag bestämde mig därför att helt gå över till fossilfritt bränsle. Även om man arbetar i en bransch som är kopplad till stor miljöpåverkan måste man åtminstone göra vad man kan för att minimera utsläppen.”

Medverkande transportföretag

Energikartläggningar och handlingsplaner

Transportföretagen har fått individuell coachning och stöd av en energikonsult. Energidatakonsultens arbete har fokuserat på två viktiga åtgärder som företagen kan göra ur klimatsynpunkt: öka sin energieffektivitet och att minska sina utsläpp av växthusgaser.

Transportföretagen har tillsammans med energikonsulten genomfört energikartläggningar. Kartläggningarna ser över en verksamhetens energianvändning och undersöker, förutom transporter och fordon, även energiförbrukningen i lokaler och byggnader. På så sätt identifieras områden där företagen kan effektivisera sin energiförbrukning och kartläggningarna kan användas för att utforma konkreta åtgärder för hur företagen ska öka sin energieffektivitet och minska sin klimatpåverkan. Detta har integrerats i företagens handlingsplaner. Handlingsplanerna redogör för hur företagen kan arbeta strategiskt och långsiktigt med energieffektivisering, inklusive praktiska åtgärder.

Genom arbetet med handlingsplaner och hållbarhetsmärkning har transportföretagen fått ökade kunskaper och metoder för att arbeta systematiskt och långsiktigt med sitt hållbarhetsarbete ur såväl energi- och miljöperspektiv, som med frågor kopplade till social hållbarhet och trafiksäkerhet. För att skapa besparingspotential avseende energianvändandet hos transportföretag har energikonsulten fokuserat sex olika moduler:

- 1) Logistik och transportplanering
- 2) Val av, utformning av och underhåll av fordon
- 3) Val av bränsle
- 4) Körsätt
- 5) Garage och lokaler
- 6) Uppföljning och systematik



Foto: Simon Frid

Test av modern teknik

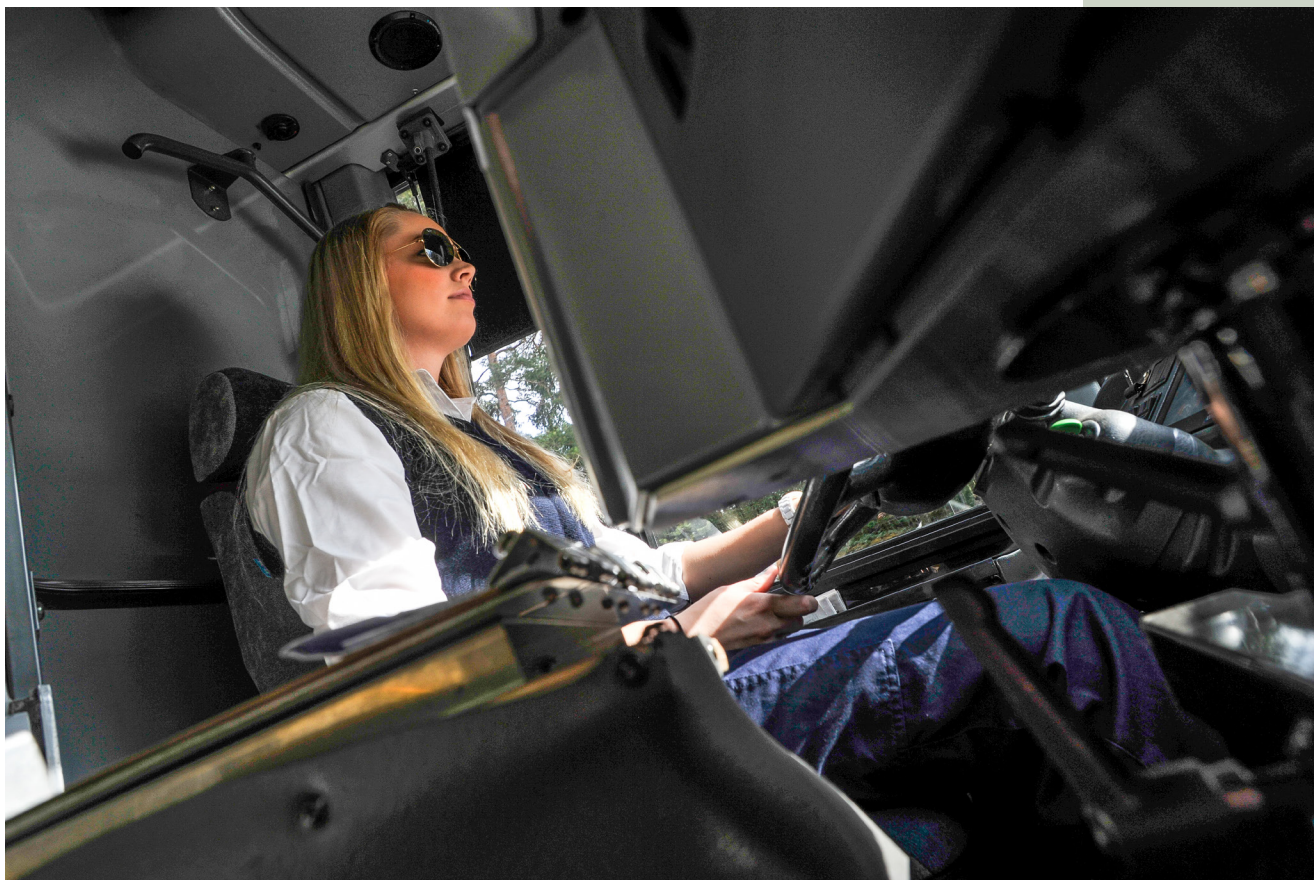
Genom projektet har de lokala transportföretagen erbjudits att testa modern teknik som kan användas för att minska transporternas klimatpåverkan. Några deltagande företag har provkört fossilfria fordon och maskiner, för att utvärdera hållbara alternativ.

Flera företag har också testat digitala system som gör det möjligt att mäta och följa upp förar- och fordondata. Systemen kan hjälpa förarna att köra mer klimatsmart, på sätt som minskar bränsleförbrukning och slitage på lastbilarna. Företagen ser att mätningarna kan användas för att identifiera områden där förarna behöver stöd i att köra eller agera på mer klimatsmart sätt. Det stöttar också förarna i att planera sin arbetsdag och att ta pauser, och gör det lättare för verksamheterna att planera och positionera fordon som rör sig ute på vägarna. Transportföretagen beskriver det digitala systemet som ett konkret verktyg som kan hjälpa dem att bli mer hållbara.

Möjligheten att få prova på både klimatsmarta fordon och det digitala systemet har varit mycket uppskattat av de deltagande företagen. Eftersom ny teknik är kostsamt skulle få lokala transportföretag haft möjlighet att göra det utan stödet de mottagit genom att delta i projektet.

”Projektet har hjälpt oss att få en bättre struktur i våra mål, delmål och handlingsplaner. Med tydliga mål blir det också lättare att följa upp resultaten.”

Medverkande företag



Främja en inkluderande transportbransch

Det finns mycket att vinna på att omforma transportsektorn till en bransch som ger utrymme för en mångfald av kompetenser och bakgrunder. Transportsektorn har länge varit mansdominerad och arbetsplatserna kan ofta präglas av en machokultur. Det finns exempelvis studier som visar att kvinnliga och yngre chaufförer kör på klimatsmarta sätt och lätt tar till sig nya metoder, vilket är positivt för en grön omställning. Samtidigt menar de lokala transportföretagen att det är svårt att hitta och rekrytera unga personer och kvinnor till branschen. För att främja den lokala transportsektorns arbete för att skapa välmående arbetsplatskulturer och attraktiva arbetsplatser har projektet erbjudit utbildningar och seminarier inom jämställdhet och mångfald. Det har i sin tur ökat företagens medvetenhet och kompetens i frågorna, som lägger en grund för arbetet framåt.

Hållbarhetsmärkning

Tillsammans har projektet och energikonsulten motiverat och stöttat företagen att hållbarhetsmärka sina verksamheter. Transportföretagen har fått stöd i att certifiera sig för hållbarhetsmärkningen Fair Transport. Hållbarhetsmärkningen är ett viktigt medel för att öka företagets motivation att ställa om samt för att på lång sikt öka transportföretagens konkurrenskraft. Det återstår fortfarande frågor kring om Fair Transport kan användas som ett upphandlingsstöd för beställare av transporter och om certifieringen passar såväl stora som mindre transportföretag.

”Hade det funnits en efterfrågan från kund hade man konverterat till fossilfria bränslen för länge sedan.”

Medverkande företag

2.3 Klimatsmarta beställare



Det finns en generell trend där beställare i allt högre grad ställer krav på hållbarhet vid upphandlingar av transporter. Förstudien som föregick projektet visade att det behöves insatser för att öka engagemanget för och prioriteringen av hållbarhet hos beställare av transporter.

Projektet har dock identifierat ett särskilt behov av att öka offentliga aktörers kunskap om hur krav på hållbarhet kan utformas och upphandlas. Det bör möjliggöras för såväl små som stora transportföretag för att kunna konkurrera på lika villkor. Detta med anledning av att de offentliga aktörerna i stor omfattning upphandlar transportrelaterade tjänster i sina verksamheter.

Transportföretag är ofta fåmansbolag, som har små marginaler och som styrs av kundernas krav och önskemål i hög grad. Det gör det svårt för många transportföretag att ta steget mot att bli mer energieffektiva eller fossilfria, eftersom det innebär initialt höga kostnader för ny teknik eller utrustning. För att transportföretagens omställningar ska bli lönsam måste det finnas en större efterfrågan på hållbara transporter.

Upphandlingar innefattar flera led och ofta flera beslutsfattare. Det gör arbetet med att främja hållbara transportupphandlingar till en komplex utmaning som kräver arbete utifrån flera olika perspektiv, stor förståelse och kunskap om processen och de juridiska ramarna. Att påverka politiken och den regionala förvaltningen, som kan ge direktiv och skapa förutsättningar för hållbarhetskrav i upphandlingar, är en förändringsprocess och målsättning som inte helt rymts inom projektets förutsättningar och ramar. Projektet har däremot arbetat för att driva på den processen genom informationsinsatser, kunskaphöjande aktiviteter och nätverkande. Det har lagt en grund för att fortsätta arbetet mot klimatsmarta beställare och transportköpare. Ett resultat är beställarsidans kunskap om hållbara upphandlingar ökat. Ett annat resultat är en större medvetenhet om den centrala roll som beställare av transporter har i att driva utvecklingen framåt.

”Kunderna efterfrågar fossilfria transporter ända tills de inser att det kostar mer. Även om skillnaden inte är så stor i bränslekostnad händer det att kunder väljer diesel.”

Medverkande företag

”Beställarsidan ställer inga krav på fossilfria bränslen vid upphandling vilket innebär att vi inte konkurrerar på lika villkor då vi själva valt att vara fossilfria.”

Medverkande företag



Studie om hållbara drivmedel för bussar på gotland

Projektet har i samarbete med Uppsala universitet, Campus Gotland, genomfört en studie om hållbara drivmedelsalternativ för kollektivtrafiken på ön. Studien innefattar ett analysverktyg som kan användas av beslutsfattare och andra intressenter, för att prioritera och väga mellan olika hållbarhetsperspektiv vid valet mellan olika hållbara bränslen. Studien och verktyget är tänkt att både inspirera till perspektivering av beslutsprocesser och upphandlingar på området, samtidigt som det är ett konkret verktyg som går att använda vid beslutsfattande som innefattar målkonflikter.

Studieresor och kunskapshöjande insatser – forum för dialog

Projektet har arrangerat olika kunskapshöjande aktiviteter och workshops för att stötta beställarsidan vad gäller upphandlingar av hållbara transporter. Exempel på detta är ett drivmedelsseminarium för politiker om olika fossilfria bränslen, konferensen Framtidens transporter med flera punkter kring att beställa och upphandla hållbart. Även workshop om upphandling av hållbara transporter och en utbildningsdag om hållbar upphandling, med fokus på konkreta åtgärder vid transportrelaterade inköp har anordnats samt informationstält under Almedalsveckan.

Aktiviteter för att främja nätverkande och dialog mellan beställare och utförare av transporter har varit en viktig del av projektets arbete mot beställarsidan. Arbetet har resulterat i att den offentliga sektorn och det privata näringslivet med koppling till transportupphandlingar tagit steg närmre varandra och fått ökad förståelse för den andres perspektiv och förutsättningar.

Några av projektets insatser på området har riktat sig direkt mot beställare, medan andra insatser syftat till att föra samman beställare, de lokala transportföretagen och övriga intressenter. Vidare har två studieresor genomförts inom projektet, med målet att beställare, tillsammans med representanter från berörda målgrupper och intressenter, ska kunna ta del av goda exempel på hur andra aktörer arbetar med hållbarhetsfrågor och utvecklar nya tjänster eller tekniska lösningar. Politiker har också varit en viktig målgrupp både för studieresorna och seminarier då de sitter på nyckelroller när det gäller att få till en förändring till mer hållbara riktlinjer och lösningar inom det offentliga.



Rapport om masshantering

Projektet har bekostat en scenarioanalys för att få kunskap om hur hållbar masshantering skulle kunna utformas på Gotland. Det är en del i projektets arbete mot det övergripande målet om ett mer transporteffektivt samhälle och delmålet ökad beställarkompetens kring transportutmaningar samt för att kunna ge input till Region Gotlands infrastrukturplanering vid projektets slut.

Vidare finns även ett intresse från Länsstyrelsen och Region Gotland att identifiera och utveckla lösningar som förbättrar masshantering, bland annat för att minska behovet av transporter. Den färdiga scenarioanalysen kommer att kunna stötta transportörer, transportköpare, byggtreprenörer och Region Gotland med kompetenshöjning, vägledning, planeringsunderlag och nätverksbyggande. Detta kommer i sin tur att öka aktörernas kunskap kring upphandling av masstransporter.

2.4 Vägen framåt

Utifrån projektets arbete lyfter det här kapitlet lärdomar och insikter som är viktiga för arbetet framåt med hållbara transporter. Det innehåller även exempel på konkreta åtgärdsförslag för hur transportföretag kan arbeta med energieffektivisering.

Beställaren i förarsätet

För att transportföretagen ska fortsätta sin omställningsresa är det av yttersta vikt att beställarsidan på allvar påbörjar sin. Det finns en oro och en trötthet hos transportaktörerna att deras investeringar, förändringar och handlingsplaner inte linjerar med deras kunders prioriteringar. Det behövs samordnade och långsiktiga politiska beslut som skapar förutsättningar för hållbara upphandlingar och med det ökar möjligheten för transportföretag att våga fortsätta den hållbara vägen och investera i miljövänlig teknik och fossilfria fordon. Beställarna måste axla sitt ansvar i utvecklingen mot hållbar mobilitet på Gotland, genom att ställa krav på hållbarhet och att upphandla transporter på sätt som gynnar en hållbar omställning av såväl små som stora transportföretag. Flera transportföretag har börjat ställa krav på beställarna och efterlysa miljökrav i upphandlingar, det visar på att den lokala transportsektorns medvetenhet och motivation till att arbeta med hållbarhet ökat genom projektet. Det är en utveckling som visar att vi är på rätt väg framåt. Men upphandlingar och inköp av transportrelaterade tjänster behöver driva på utvecklingen och skapa förutsättningar för den enskilda företagaren att se både nödvändigheten och möjligheten till att ställa om.



Långsiktighet ger trygghet

Ett behov som flera transportaktörer har uttryckt handlar om långsiktighet för att kunna räkna på investeringar och planera framåt. En viktig del i detta är dels långsiktiga politiska beslut med tydliga direktiv kring exempelvis vilka fossilfria bränslen som med fördel ska väljas, hur infrastrukturen kring tankning och laddning planeras i regionen, samt längre avtalstider för att exempelvis kunna köpa nya fossilfria fordon och räkna hem en stor investering över tid.



Förståelse för varandras roller och ramar

Projektet har bidragit till en ökad dialog mellan utförare och beställare av transporter på Gotland, och med det även mellan privata näringen och den offentliga sektorn. Projektet har därigenom kunnat ringa in de kulturella utmaningar som finns i form av föreställningar om varandras handlingsutrymme och agendor, stigman om att inte kunna mötas, rädslor för att göra misstag och andra mänskliga faktorer som påverkar möjligheten till dialog. Lagen om offentlig upphandling begränsar av flera skäl men projektet har visat att det är viktigt att hitta möjligheter för beställarsidan och utförarsidan att föra dialog, när det är möjligt. Det blir därför viktigt att arbetet för att bevara och vidareutveckla denna dialog fortsätter framöver, för bidra till en ökad förståelse om varandras förutsättningar och att gemensamt driva utveckling mot hållbar mobilitet framåt.

Olika förutsättningar – en utmaning och en möjlighet

Det har varit varierande storlek på de små och medelstora företag som deltagit i projektet men att några av dem utgör de största transportaktörerna i länet, skickar en signal särskilt till mindre transportföretag, att följa i deras spår. Att de något större transportföretagen tar ställning, testar och utvärderar olika metoder och lösningar gör det möjligt för fler och framförallt mindre transportföretag, med mer begränsade resurser, att ta del av lärdomar och kunskap för att sedan implementeras och anpassas till deras förutsättningar. Denna kunskap kan sedan spridas vidare, till exempel genom de nätverk som projektet etablerat mellan gotländska transportföretag.

Att erbjuda både praktiskt och tekniskt stöd, kunskapshöjande insatser och omvärldsbevakning har varit viktigt för att skapa förutsättningar och möjliggöra omställningsarbetet även för de mindre transportaktörerna. Det behövs liknande insatser och stöd framöver, för att företag som börjat sin omställning ska få fortsatt stöd och för att fler företag som är redo att ställa om ska få den chansen.



Att få individuellt stöd, som anpassas till just sin verksamhet, är en nyckel i det arbetet. Även om stödjande rapporter, utbildningar och annan information finns tillgängligt, så behövs det "individuellt coachning" kombinerat med gemensamma kunskapshöjande aktiviteter och erfarenhetsutbyte. Det är sådana insatser som kan ge svar på frågor och ge stöd kring de utmaningar man som enskild företagare annars kan ha svårt att prioritera och ta sig tid för att sätta sig in i. En annan viktig del i detta är möjligheten att ta del av omvärldsbevakning och tips på aktuella omställningsstöd av en samordnande aktör med resurser.



För mindre företag sker planeringen ofta av ägaren eller annan person utsedd av ägare och i många fall helt utan tekniska hjälpmedel.

Nätverk för att dela kunskap och lärdomar är en framgång

En stor framgång för projektet är det nätverk för transportaktörer på Gotland som etablerades och utvecklades över tid. Projektet har arrangerat träffar för lokala transportföretag som fungerat som forum för nätverkande där företagen kunnat dela med sig av kunskap, lärdomar, insikter och utmaningar i sitt pågående hållbarhetsarbete. Nätverket har dels gynnat lärande mellan olika transportaktörer, dels bidragit till att stärka känslan av att aktörerna arbetar tillsammans mot målet om en hållbar transportsektor på Gotland.

För projektet har transportföretagens engagemang och drivkraft varit avgörande för genomförandet och måluppfyllnaden. Nätverket och det gemensamma arbete som transportföretagen har gjort, är en nyckel i omställningen på Gotland. Den grund som har lagts med nätverket behöver upprätthållas och vidareutvecklas efter projektets slut.

Vägledning för utförare och beställare av transporter

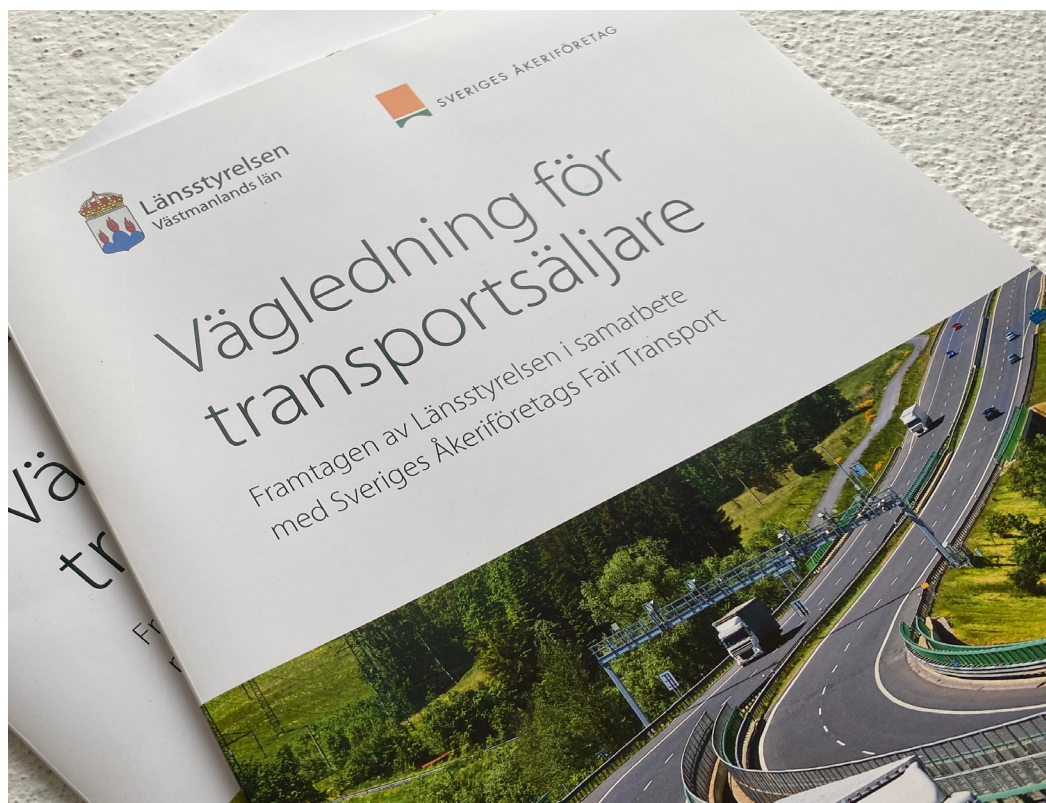
Projektet har haft täta dialoger med andra ERUF-projekt, däribland ett nationellt projekt genom Länsstyrelsen i Västmanland. Vinsten av detta har varit att utbyta erfarenheter och ta del av varandras resultat, vilket projektet sedan kunnat använda i arbetet på Gotland.

Länsstyrelsen i Västmanland har samarbetat med Fair Transport, Sveriges Åkeriföretag, för att främja fler hållbara transporter. Två vägledningar har tagits fram inom ramen för samarbetet. Den ena vänder sig till åkerier, och den andra till transportköpare.

Vägledning för transportsäljare innehåller inspiration och tips hur de kan minska företagets klimatpåverkan och energirelaterade kostnader, främst genom bränsleanvändning. Vägledningen för transportköpare vänder sig till företag och till organisationer inom offentligt sektor köper godstransporter återkommande. Vägledningen innehåller inspiration och förslag på hur köpare kan ställa krav vid beställningar eller upphandlingar som främjar klimatsmarta godstransporter.

”Till vardags är vi konkurrenter, genom projektet är vi kollegor.”

Medverkande företag



Mätning och lönsamhet som motivation

Många transportföretag har idag viljan att förändra sin verksamhet för att minska miljöbelastningen. Alla företag har däremot inte ekonomiska möjligheter att göra detta. Därför bör åtgärdsförslag vara effektiva och lönsamma, så att företagaren ska få incitament att genomföra energibesparande åtgärder, som samtidigt minskar miljöbelastningen.

Ett viktigt första steg innan transportföretag genomför åtgärder för att minska miljöpåverkan, är att införa system och rutin för att mäta effekter av åtgärderna. Detta eftersom mätning i sig själv inte ger några effekter, utan att åtgärder genomförs. Det omvända gäller också: Om företaget inte börjat mäta effekter av åtgärder så saknas drivkraften att införa nya åtgärder, eftersom man inte vet om vilka åtgärder som haft effekt. Lyckade åtgärder som genererar den besparing som planerats ger ett ökat intresse för att införa ytterligare åtgärder. På sikt ger detta en minskad energiförbrukning, konkurrensfördelar vid upphandlingar och en ökad vinst för transportföretagen.

Omställningsstöd för transportaktörer

Transportföretagens behov att veta vart man kan söka och få hjälp med hållbarhetsarbetet är ofta stort. Att veta i vilken ände man ska börja och att hålla koll på utvecklingen är en tidskrävande faktor, som gör att vissa aktörer drar sig för att komma igång med hållbarhetsarbetet. Det måste därför vara enkelt och tillgängligt för transportföretagen att hitta material, att ta del av andras erfarenheter och att veta vart de kan söka stöd. Här har myndigheter och andra aktörer inom energi- och klimatfrågor ett viktigt uppdrag att förenkla, förtydliga och förankra vart stöd och kunskap finns. Ett arbete som redan gjorts och görs men finns fortsatta möjligheter och behov att utveckla.

*”Se de framtida
affärerna.
Ligg steget före.
Var förberedd
på efterfrågan
från kunderna.”*

Medverkande företag

Projektet har under resans gång, utöver det stöd som projektet erbjudit, presenterat vägar som transportföretagen kan ta för att få olika typer av stöd i sin omställningsresa. Här delar vi med oss av några vägar för att söka stöd:

Via **LEKS** kan du få svar på frågan **”var finns pengarna?”**

Hållbar regional tillväxt – LEKS

Region Gotland – Företagsstöd för Grön omställning

Region Gotlands företagsstöd – Region Gotland

Energicentrum Gotland är också ett viktigt stöd där du kan hålla dig uppdaterad kring energiomställningsarbetet på Gotland men också förankring i det nationella arbetet, t.ex. Fossilfritt Sverige.

<https://energicentrum.gotland.se/>

Klimatklivet – (Naturvårdsverket & Länsstyrelsen)

Klimatklivet – stöd till klimatinvesteringar (naturvardsverket.se)

Notis: med reservation för länkarnas giltighet.

**Läs hela rapporten**

I den fullständiga rapporten kan ta del av fler åtgärdsförslag, läsa mer om energieffektiviseringsarbete, företagets arbete och erfarenheter samt få vägledning och tips på hur du påbörjar eller tar vidare ditt företags energieffektiviseringsarbete.

2.5 Konkreta åtgärder och systematiskt arbete

Åtgärdsförslag inom de sex modulerna

Som en del i redovisningen av projektets resultat lyfts här kortfattat några exempel på åtgärdsförslag som tagits fram i samband med genomförda energikartläggningar. Projektets energikonsult

betonar att de mest lönsamma åtgärdsförslagen bör genomföras först. Detta eftersom de har positiva effekter på företagets ekonomi och därför skapar utrymme för att genomföra de inte lika lönsamma åtgärderna.

Område	Påverkande faktorer	Möjliga åtgärder
Logistik och transportplanering	Transportplanering (tider, rutter, GIS, planering genom prognoser). Optimering av lastning (fyllnadsgrad, emballage, hanteringsutrustning, mm).	System för Ruttoptimering (fyllnadsgrad, tomkörningsgrad) FMS system med kartstöd för ruttplanering (körsträcka)
Val av utformning av och underhåll av fordon	Typ av fordon, aerodynamik, motorstorlek, förbränningsstyp, lastförmåga, typ av växellåda, typ av avgasrening mm. Utformning och underhåll av fordon, aerodynamik, spoilers, motorvärmning, däcktyp, däcktryck, avgasrening, service och renhet. Tillgång till beräkningar som visar vad som är lönsamt.	Montering och injustering av vindavvisare, vindriktare. Demontering av extrautrustning. Stäng av extrautrustning som inte behövs. Val av däck, ringtryck. Justering av hjulvinklar, service, minskad vikt, val av fordon motorstorlek, växellåda, avgasrening,
Val av Bränsle	Eldrivna fordon, hybrider, metangas, etanol, FAME, HVO, samraffinerad biomassa	Byte till annat bränsle om de ekonomiska förutsättningarna finns. Politiska beslut kan behövas för att driva på utvecklingen.
Körsätt	Hur fordonen används och framförs påverkar i stor omfattning bränsleförbrukningen.	Grundutbildning i Eco-driving. FMS system med rådgivning till föraren i realtid, insamling av data för analys av bränsleförbrukning fordon och förarbedömning. Kan kopplas till bonus system.
Garage och lokaler	Uppvärmning, isolering, ventilation, belysning, kyla, motorvärmning, tryckluft, varmvatten mm.	Egna lokaler bör omfattas av traditionellt energieffektiviseringsarbete. Åtgärdsförslag för t.ex. värme, varmvatten, ventilation och kyla, isoleringsåtgärder, belysning, tryckluft mm där tillämpligt
Uppföljning och systematik	Om mätning och uppföljning saknas finns inga incitament för genomförande av förbättringsåtgärder	FMS system med insamling av data för analys av bränsleförbrukning fordon och förarbedömning. Bestäm nuläget och följ upp förbättringar.



Investering i nya fordon

Vid reinvestering eller nyinköp av fordon har transportföretagen en unik möjlighet att köpa fordon med lägre bränsleförbrukning.

Åtgärden utfördes straxt innan projektet startades och har tagits med som ett gott föredöme och exempel för andra transportföretag. Total besparing om 214,4 MWh/år, ca 303 000 kr/år och ca 103 ton CO₂e. Avser endast ett fordon!

”Vi har inte haft några problem med HVO, detta bränsle har fungerat precis som diesel.”

”Vi har beslutat att vi 2027 ska ha nollutsläpp för våra standardbilar.”

”Man har blivit mer medveten om vad man kan göra för att påverka bränsleförbrukning och utsläpp av CO₂e.”

Medverkande företag



Ruttoptimering

Ett ruttoptimeringsverktyg hjälper transportplaneraren att automatiskt kombinera och fördela order mellan tillgängliga fordon och förare till optimala rutter och körscheman.

Under projektets gång har ruttoptimeringsprogram föreslagits för ett företag med en total besparing om 1760,6 MWh/år, ca 2 060 600 kr/år och ca 463,6 ton CO₂e.

Område	Påverkande faktorer
Logistik och transportplanering	Transportplanering (tider, rutter, planering genom prognoser). Optimering av lastning (fyllnadsgrad, emballage, hanteringsutrustning)
Val av utformning av och underhåll av fordon	Typ av fordon, aerodynamik, motorlek, förbränningstyp, lastförmåga, växellåda, typ av avgasrening. Utformning och underhåll av fordon: aerodynamik, spoilers, motorvärm, däcktyp, däcktryck, avgasrening, och renhet. Tillgång till beräkning visar vad som är lönsamt.
Val av Bränsle	Eldrivna fordon, hybrider, metanol, FAME, HVO, samraffinerad biomassa
Körsätt	Hur fordonen används och framför påverkar i stor omfattning bränslebrukningen.
Garage och lokaler	Uppvärmning, isolering, ventilationslysning, kyla, motorvärmning, tryck, varmvatten mm.
Uppföljning och systematik	Om mätning och uppföljning saknas finns inga incitament för genomförande av förbättringsåtgärder

Område	Påverkande faktorer
Logistik och transportplanering	Transportplanering (tider, rutter, planering genom prognoser). Optimering av lastning (fyllnadsgrad, emballage, hanteringsutrustning)
Val av utformning av och underhåll av fordon	Typ av fordon, aerodynamik, motorlek, förbränningstyp, lastförmåga, växellåda, typ av avgasrening. Utformning och underhåll av fordon: aerodynamik, spoilers, motorvärm, däcktyp, däcktryck, avgasrening, och renhet. Tillgång till beräkning visar vad som är lönsamt.
Val av Bränsle	Eldrivna fordon, hybrider, metanol, FAME, HVO, samraffinerad biomassa
Körsätt	Hur fordonen används och framför påverkar i stor omfattning bränslebrukningen.
Garage och lokaler	Uppvärmning, isolering, ventilationslysning, kyla, motorvärmning, tryck, varmvatten mm.
Uppföljning och systematik	Om mätning och uppföljning saknas finns inga incitament för genomförande av förbättringsåtgärder



Fleet Management System (Eco-driving)

Fleet Management Systems, FMS system, är system som kan hjälpa till med att optimera fordonens energiförbrukning. Detta görs bland annat genom analys av körstil, GPS-planering av rutt, bränsle och kilometerrapporter.

Under projektets gång har FMS system med aktiv rådgivning föreslagits för sexton företag med en total besparing om 3828,4 MWh/år, ca 4 562 600 kr/år och ca 926,3 ton CO₂e.

”Det blir som en tävling mot sig själv där man gärna vill få höga betyg hela tiden.”

”När det gäller personalen så var de mer negativa innan implementeringen, men nu när de ser hur systemet fungerar har motståndet minskat. De flesta är idag positivt inställda och intresserade.”

”Åtgärden rekommenderas till andra om man är beredd på att lägga ned den tid som krävs för att få nytta av investeringen. Man behöver sätta upp mål för arbetet, följa upp resultatet och vidta åtgärder om resultatet inte motsvarar förväntningarna.”

Medverkande företag

Eco driving – utbildning

Enligt Energimyndigheten kan utbildning i Eco Driving ge en besparing på upp till 20%. För medelbilisten anger Gröna Bilister att en utbildning i Eco driving kan ge en besparing på upp till 15%.

Under projektets gång har utbildning i Eco Driving föreslagits för åtta företag med en total besparing om 642,6 MWh/år, ca 752 400 kr/år och ca 176,8 ton CO₂e.

Område	Påverkande faktorer
Logistik och transportplanering	Transportplanering (tider, ruttplanering genom prognoser) Optimering av lastning (fyllnadsgrad, emballage, hanteringsutrustning)
Val av utformning av och underhåll av fordon	Typ av fordon, aerodynamik, motorlek, förbränningstyp, lastförmåga av växellåda, typ av avgasrening Utformning och underhåll av fordon aerodynamik, spoilers, motorvärmare, däcktyp, däcktryck, avgasrening och renhet. Tillgång till beräkningsskyltar visar vad som är lönsamt.
Val av bränsle	Eldrivna fordon, hybrider, metanol, etanol, FAME, HVO, samraffinerad råolja, biomassa
Körsätt	Hur fordonen används och framföras påverkar i stor omfattning bränsle- och utsläppsbekämpningen.
Garage och lokaler	Uppvärmning, isolering, ventilation, belysning, kyla, motorvärmning, tryck, varmvatten mm.
Uppföljning och systematik	Om mätning och uppföljning saknas finns inga incitament för genomförande av förbättringsåtgärder



Energikrävande utrustning

Både lätta och tunga fordon har idag en stor andel standardutrustning och extrautrustning som kan vara energikrävande.

Under projektets har bland annat förslag på att AC:n ska vara avstängd när den inte behövs beräknats för sju företag, med en total besparing om 91,7 MWh/år, ca 116 600 kr/år och ca 24,7 ton CO₂e.

Minskat rullmotstånd A-klassade däck

Rullmotståndet är en betydande faktor för bränsleförbrukningen och påverkas bland annat av däcktyp, ringtryck, hjulvinklar och vägens beskaffenhet.

Under projektetiden har byte av däck föreslagits som åtgärd för sexton företag. Beräkningen har skett för ett typfordon för att påvisa lönsamhet, ej för hela företaget.

Typvärde PB och LLB minskning 1,8 MWh och 0,5 ton CO₂e per däckbyte.

Typvärde LB minskning 38,2 MWh och 6,8 ton CO₂e per däckbyte.

Ringtryck

Förutom att välja A-klassade däck påverkar ringtrycket bränsleförbrukningen i en betydande omfattning. Uppgifter gällande ringtryck, bland annat från Energirådgivningen, anger att rätt ringtryck kan sänka fordonets bränsleförbrukning med upp till 10%.

Under projektet har införandet av rutin med uppföljning avseende ringtryck föreslagits för sexton företag med en total besparing om 1824,7 MWh/år, ca 2 174 600 kr/år och ca 434,2 ton CO₂e.

Minskat luftmotstånd

Förutom rullmotstånd är luftmotståndet en betydande faktor för bränsleförbrukningen. Luftmotståndet påverkas av fordonets design, men försämrats ofta genom all extra utrustning som monteras på fordon som till exempel extra ljusramper och signalhorn.

Under projektets gång har åtgärder för minskat luftmotstånd föreslagits för nio företag med en total besparing om 861,1 MWh/år, ca 1 023 000 kr/år och ca 208,0 ton CO₂e.

Område	Påverkande faktorer
Logistik och transportplanering	Transportplanering (tider, rutteplanering genom prognoser) Optimering av lastning (fyllnadsgrad, emballage, hanteringsutrustning)
Val av utformning av och underhåll av fordon	Typ av fordon, aerodynamik, motorlek, förbränningstyp, lastförmåga, växellåda, typ av avgasrening, Utformning och underhåll av fordon, aerodynamik, spoilers, motorvärm, däcktyp, däcktryck, avgasrening, och renhet. Tillgång till beräkningar visar vad som är lönsamt.
Val av Bränsle	Eldrivna fordon, hybrider, metanol, FAME, HVO, samraffinerad biomassa
Körsätt	Hur fordonen används och framför, påverkar i stor omfattning bränsleförbrukningen.
Garage och lokaler	Uppvärmning, isolering, ventilation, lysning, kyla, motorvärmning, tryck, varmvatten mm.
Uppföljning och systematik	Om mätning och uppföljning saknas finns inga incitament för genomförande av förbättringsåtgärder

**”Trots att
Michelins däck
är ungefär
dubbelt så dyra
som de billigaste
däcken blir dom
lönsamma
eftersom de
håller dubbelt
så länge och
dessutom
minskar bränsle-
förbrukningen.”**

Medverkande företag

Systematisk modell

Som en vägledning för hur företagen kan arbeta systematiskt med energi- och klimatfrågor har en modell tagits fram som bygger på de sex olika modulerna samt de besparingsförslag som tagits fram inom varje område.



3. Ett hållbart resande i vardagen

Hållbart resande handlar om konkreta handlingar, där du i din vardag gör klimatsmarta val. Förutom insatser och fokus på själva transportmedlet, behöver en omställning till hållbart resande också se till individens behov och möjlighet att kunna planera för och välja hållbara resor.



3.1 Planera för hållbara vanor

Inför projektet konstaterades att bristande kundunderlag i kollektivtrafiken utgör ett problem för utvecklingen mot ett hållbart transportsystem på Gotland. Med mobility management-metodiken som grund har projektet arbetat för att främja hållbart resande på ön.



Våra val spelar roll

Hållbart resande handlar om konkreta handlingar där du i din vardag gör klimatsmarta val kring ditt resande. Utifrån ett mobilitetsperspektiv är vi alla, på ett eller annat sätt, beställare av hållbart resande och mobilitet. Vi väljer, använder och ibland betalar för tjänster och varor inom transporter. Därmed utgör vi tillsammans ett kundunderlag vars efterfrågan styr utvecklingen av mobilitet på Gotland, när vi köper en bussresa, tar bilen, cykeln eller samåker med andra. Våra förutsättningar och möjligheter till hållbart resande påverkas av beslutsfattande, upphandlingar och planering, men hur vi själva väljer att planera resor i vår vardag har stora effekter på utvecklingen av hållbar mobilitet.

Hållbart resande är ett område som innefattar många nivåer, processer och aktörer. Flera aktörer på Gotland behöver samverka för att driva på utvecklingen, samtidigt som de ekonomiska förutsättningarna är begränsade. För att invånarna på Gotland ska ha förutsättningar att välja hållbara

färdsätt, måste beslutsfattare, trafikplanerare och samhällsplanerare skapa goda förutsättningar för det. Därför har de som upphandlar tjänster och planerar kopplat till våra transportbehov på Gotland stor betydelse för utvecklingen av hållbart resande.

Hållbar mobilitet som perspektiv innebär en bred syn på vem som är beställare och lyfter fram att du som privatperson, arbetsgivare, planerare eller beslutsfattare kan påverka utvecklingen av hållbar mobilitet genom val och efterfrågan. Alla kan inte göra allt, men genom att alla gör något, så bidrar vi till en positiv utveckling. Förutom att de som beslutar, upphandlar och planerar mobilitet på Gotland har ansvar som beställare, så har också vi som reser ett ansvar att välja resesätt som gynnar den hållbara utvecklingen på ön.

3.2 Projektets arbete med hållbart resande

Projektet har arbetat utifrån devisen att hållbart resande uppnås genom en kombination åtgärder och att ökad kunskap och medvetenhet i sin tur ska bidra till beteendeförändringar, att uppmärksamma beställarnas roll och att göra det lätt att välja rätt. I det här kapitlet kan du läsa om projektets insatser och resultat kopplat till hållbart resande.

Reserådgivare – en tjänst med brett fokus på mobilitet

Tjänsten Reserådgivare skapades för att arbeta aktivt mot arbetsplatser, där resvaneundersökningar har legat till grund för workshops och andra insatser för att förändra de anställdas resvanor. Reserådgivaren har haft som uppgift att främja hållbara transporter och resor utifrån vad som kallas mobility management-metodiken. Grundläggande för mobility management är att mjuka åtgärder som till exempel information, kommunikation och samverkan ökar effektiviteten hos hårda åtgärder som nya cykelbanor, utökad kollektivtrafik eller införande av parkeringsavgifter. Till en början handlade reserådgivarens roll främst om frågor som rörde kollektivtrafik och arbetspendling. Reserådgivarens organisatoriska hemvist var därför på Region Gotlands kollektivtrafikenhet. Rollen förändrades över tid, till att innebära ett brett fokus på mobilitet och hållbart resande, vilket inkluderade flera alternativa resesätt, som cykling, samåkning och gång.

Resvaneundersökningar på gotländska arbetsplatser

En stor del av projektets arbete med hållbart resande har riktats mot arbetspendling. Projektet skulle nå ut till arbetspendlare genom att initiera samarbeten med arbetsgivare på Gotland. Tillsammans med arbetsgivare skulle projektet förbereda insatser för att höja arbetsplatsens medvetenhet om hållbart resande och bidra till förändringar av resvanor. Mellan 15-20 arbetsplatser har fått direkta erbjudanden om reserådgivning. Men då erbjudandet även har förmedlats via nyheter i media, nyhetsbrev och att reserådgivaren på olika sätt har varit ute och spridit ordet har erbjudandet nått fler än vad som har noterats.

Projektets främsta resultat av samarbetet med arbetsgivare är att Gotlands två största arbetsgivare (Region Gotland och Försäkringskassan) genomfört resvaneundersökningar hos sina anställda. Efter att resvaneundersökningar genomförts fick arbetsplatserna sammanställningar av resultaten, samt tips och information kring hållbart resande som kunde spridas bland de anställda. På Region Gotland genomfördes en mer omfattande resvaneundersökning i form av en så kallad CERO-analys (Climate and Economic Research in Organizations). Utifrån resultatet anordnade projektet en workshop för nyckelpersoner inom Region Gotland där det fortsatta arbetet för att minska klimatpåverkan från de anställdas resor diskuterades.

Cykelvänlig arbetsplats

Projektet tog tillsammans med Region Gotlands energi- och klimatrådgivning, samt med stöd av Energikontoret i Mälardalen, konceptet Cykelvänlig arbetsplats till Gotland. Cykelvänlig arbetsplats är ett nationellt koncept med mål om att få arbetsgivare att främja cykling hos sina anställda. Arbetet sker främst genom resvaneundersökningar och informationsinsatser, vilket stämmer väl överens med projektets arbetssätt och målsättningar. Tanken med att ta in cykelvänlig arbetsplats var att vidareutveckla projektets erbjudande inom arbetspendling och att implementera ett konkret koncept som regionen kan arbeta vidare med efter projektets slut.

Konceptet cykelvänlig arbetsplats har gett projektet hållbart resande en skjuts. Media plockade upp nyheten om cykelvänlig arbetsplats, vilket resulterade i att flera arbetsplatser anmälde sitt intresse för kampanjen. Det var en påtaglig skillnad jämfört med tidigare under projektet, när reserådgivaren själv fått leta upp och rekrytera arbetsplatser. Tre cykelfrukostar, i form av webinarium har anordnats inom ramen av konceptet med syftet att inspirera till ett ökat cyklande. I september 2021 diplomerades för första gången Gotlands cykelvänligaste arbetsplatser.

9%

Genom att resvaneundersökningar gjordes på Gotlands två största arbetsplatser nåddes 9 % av de förvärvsarbetande gotlänningarna i åldern 16-64 år (enligt SCB siffror från 2019)

Information hjälper öborna att resa hållbart

Projektet har genomgående arbetat med informationskampanjer och kunskapshöjande insatser för att öka invånarnas medvetenhet och kunskap kring hållbart resande. Projektet har bland annat genomfört kampanjer i form av informativa filmer med fokus på bland annat cykling, nya mobilitetslösningar och samåkning. Under projektiden har reserådgivaren också vid ett flertal tillfällen fått uppmärksamhet i lokalmedia och på så sätt spridit information om projektet och det övergripande budskapet om hållbart resande. Reserådgivaren har under en vecka (2019 samt 2020) varit ambassadör på Region Gotlands Instagramkonto @viarregiongotland, ett konto med nästan 7000 följare. Det innebär en möjlighet att sprida budskapet om hållbart resande, men även information om projektet och uppdraget som reserådgivare.

Europeiska Mobilitetsveckan på Gotland

Projektet har tillsammans med Region Gotland samordnat genomförandet av den Europeiska Mobilitetsveckan på Gotland (tidigare kallad Trafikantveckan) och bidragit med aktiviteter i form av föreläsningar, workshops och event. Under Mobilitetsveckan 2021 utnyttjades veckan till att sprida projektets resultat främst i form av en bilaga som skickades ut med de lokala dagstidningarna. Med bilagan uppskattas 63 % av gotlänningarna ha blivit nådda, men då bilagan även finns i digitalt format har den kunnat spridas också i andra kanaler. Deltagande och genomförande av Mobilitetsveckan har varit en viktig del, och även ett resultat, av projektets kommunikationsarbete kring hållbart resande.

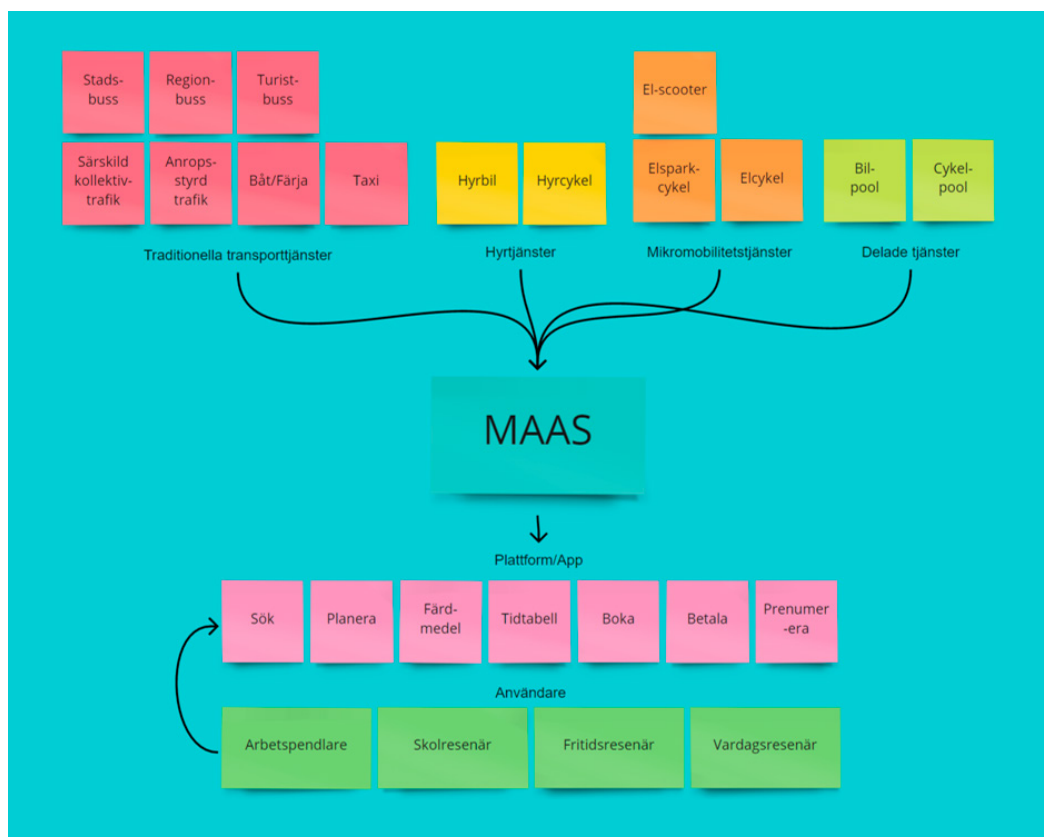




Kommunikationskampanj: Bussig torsdag

Coronapandemins utbrott påverkade i viss utsträckning projektets förutsättningar att arbeta med hållbart resande, genom att vissa resesätt blev otillgängliga och att många förändrade sitt resande. Däremot kvarstod behovet av en informationskampanj i syfte att öka användningen av kollektivtrafiken på ön, framförallt genom bus-såkande, som identifierats av projektet. Därför beslutade projektet att ta fram en kommunikativ kampanj för kollektivt resande på Gotland. Resultatet blev kommunikationskampanjen "Bussig torsdag". Kampanjen är en konkret produkt av projektets arbete och kommer att överlämnas till Region Gotlands kollektivtrafikenhet med hopp om att kampanjen ska användas i framtiden.





Workshops och webinarium med hållbar mobilitet i fokus

Projektet har samarbetat med den ideella samåkningsrörelsen Skjutsgruppen, där workshops primärt har varit metoden för att undersöka samåkningens utveckling på Gotland. Två workshops, båda öppna för allmänheten, har hållits och med avstamp från dessa har samåkning lyfts som en viktig del i omställningen till mer hållbara resvanor. Under Almedalsveckan 2020 deltog projektet med programpunkten "Från bilsamhälle till hållbar mobilitet – kan bilnormen planeras och byggas bort?". En panel bestående av branschrepresentanter och gotländska politiker diskuterade möjligheter och utmaningar med att låta mobilitets- och transportlösningar så som fordonspooler, samåkningstjänster och leveransboxar ersätta bilens särställning.

Färdplan för mobilitet som tjänst på Gotland

Det fanns en avsikt att projektet tillsammans med kollektivtrafiken skulle ta fram en app som möjliggjorde en större samverkan av olika färd-sätt. På grund av ändrade förutsättningar var det mer strategiskt att undersöka förutsättningarna, möjligheterna och behovet av Mobilitet som tjänst (MaaS) på Gotland. Projektet har följt den generella utvecklingen på området, där begrepp som kombinerat resande (förkortat KM) och mobilitet som tjänst (förkortat MaaS, Mobility as a Service på engelska) blivit allt mer vanligt förekommande. Ramboll fick i uppdrag att genomföra undersökningen. Resultatet blev Färdplan för Mobilitet på Gotland som redogör för förutsättningar, behov, förslag på åtgärder och rekommendationer för utvecklingen av Mobilitet som tjänst på Gotland.

Mobilitet som Tjänst (MaaS):

Digitala lösningar får en allt större roll inom hållbar mobilitet. Transport som tjänst (Mobility as a Service eller MaaS, på engelska) är en tjänst som genom en app eller annan digital plattform gör det möjligt att planera, boka och betala för olika former av hållbara mobilitetstjänster samtidigt. Mobilitet som tjänst rymmer många olika färd-sätt som samordnas som en service som underlättar för invånarna att planera hållbara resor, vilket gynnar miljön. Det kan till exempel handla om kollektivtrafik, uthyrning av el-cyklar eller el-sparkcyklar, eller att bostadsrättsföreningar eller fastigheter har bilpooler.

3.3 Den fortsatta resan

Arbetet med hållbart resande har gett flera goda resultat, både genom bred spridning av information, konkreta slutprodukter och etablerade samarbeten med arbetsplatser och organisationer. I det här avsnittet lyfter rapporten fram lärdomar och insikter som är viktiga för den fortsatta resan framåt.

Delat ansvar kräver samverkan och tydliga roller

En omställning till ett hållbart transportsystem kräver ett förändrat fokus i planeringen av och vårt förhållningssätt till transporter. Det offentliga kan inte ensam stå som ansvarig för att lösa transportbehoven på ön. Men ansvaret kan inte heller enbart ligga på individen. Det är därför centralt att koordinera offentliga och privata intressen. Samverkan blir nödvändigt för att lösa utmaningarna som ingen ensam aktör har tillräckliga mandat eller resurser att tackla på egen hand. Det offentliga kan ta en sammanbindande roll med syfte att koppla ihop olika nätverk och resurser så att utvecklingen drivs framåt.

Ett gränsland med risk för handlingsförlamning

Det finns idag en mängd alternativ och komplement till den bilburna fossildrivna resan. Lösningar och nya innovationer i form av service- och leveransboxar, plattformar som underlättar för samordnade gods- och persontransporter, bil- och cykelpooler och utökade möjligheter till att arbeta på distans. Samtidigt innebär nya mobilitetslösningar ofta att tjänster hamnar i gränslandet mellan den offentliga sektorn och det privata näringslivet. En utmaning på landsbygden är att det är svårt att förlita sig på att transport- och mobilitetsaktörer ska se det som en affärsmöjlighet att satsa på denna fråga, så som annars kunde vara scenariot i en storstad. Genom att förstå och aktivt arbeta med hållbar mobilitet som ett gränsland, där rollerna och ansvarsfördelningen kan uppfattas som otydliga, minimeras risken att bristen på ägarskap får en förlamande effekt i utvecklingen.

Etablera lösningarna där de gör mest nytta

Tillgänglighet och service, framförallt på landsbygden, kan ses som ett så kallat "wicked problem", det vill säga ett komplext och svårlöst problem med många involverade aktörer samtidigt som de ekonomiska förutsättningarna är begränsade. Ett så kallat "wicked problem" har sällan någon universell lösning. Genom att utgå från varje plats unika förutsättningar och behov kan mobilitetslösningarna etableras där de gör mest nytta. Ett grannskapskontor där många vanligtvis behöver arbetspendla, en samordnad mat- och varuleverans till en socken där det är långt till närmsta mataffär, eller en tjänst som förenklar organisationen kring samåkning för att effektivisera de transporter som ändå måste göras.

Eftersom det kan vara svårt att veta vilka alternativ det finns till transporter och resor, då det handlar om nya och inte sällan mindre kända, lösningar är det viktigt att slutmålet eller lösningen hålls öppet så länge som möjligt. Annars finns risken att vi gör som vi alltid har gjort, och resultatet blir en lösning som varken är effektiv eller hållbar. Genom att våga vara undersökande och i processen lämna utrymme för experimenterande och kreativitet får vi skraddarsydda lösningar framtagna utifrån platsens och människornas behov. Genom att utgå från gotlänningens kunskap och syn på sin omgivning förses processen med ett nerifrån och upp-perspektiv.

Låt färdplanen bli ett startskott! – Färdplanen för Mobilitet som tjänst på Gotland är en produkt som projektet lämnar efter sig. I färdplanen kartläggs nuläget och utifrån lokala behov och var Gotland befinner sig idag utstakas i färdplanen en möjlig väg framåt. Färdplanen kommer att lämnas vidare till Region Gotland, med förhoppningen om att den ska användas för att vidareutveckla mobilitetslösningar och skapa en röd tråd i arbetet med hållbart resande.

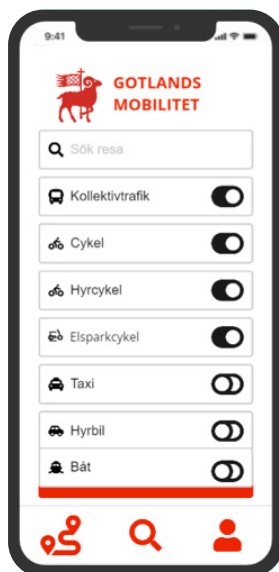
"Alla behövs i omställningen mot ett hållbart samhälle så det gäller att hitta samverkansformer och rollfördelningar där respektive aktör gör mest nytta"

– projektets reserådgivare



Särskilt fokus behövs för att uppnå hållbar mobilitet

Att anställa en person, en reserådgivare, med brett fokus på mobilitet och hållbart resande var nytt på Gotland. Ett framgångsrikt resultat är att en liknande roll kommer att finnas kvar hos Region Gotland där dennes uppdrag till stor del kommer att grunda sig i projektets arbete och behovsanalyser. Att gå från att driva mobility management i projektform till att låta det bli en del av den interna verksamheten innebär en framflyttning av positionerna när det kommer till att skapa förutsättningar för hållbart resande på Gotland. Det är dock viktigt med en fortsatt strävan framåt där målet är att arbetssättet genomsyrar hela organisationens olika delar, för att inte riskera att bli en parallell process till övriga planprocesser.



Mjuka insatser behövs!

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Generellt har mobility management en hög kostnadsnyttokvot i jämförelse med infrastrukturåtgärder. Störst förändring uppnås om nedanstående åtgärder genomförs samtidigt.

• Ekonomiska styrmedel

• Förbättringar av infrastruktur

• Mobility management-åtgärder

Kombinationer av mjuka och hårda åtgärder inom hållbart resande har visats kunna ge minskningar av biltrafiken med 10–30 %, i några fall över 40 %*.

Ekonomiska och politiska styrmedel, så som **parkeringsavgifter och/eller tidsreglering på bilparkering**, skapar förutsättningar för att de mjuka och hårda åtgärderna som görs ska få god effekt.

Mjuka insatser är i detta sammanhang

- Kampanjer för att främja gång, cykling och kollektivtrafiksåkande
- Erbjudande om rådgivning för att se var och hur du som individ kan minska din bilanvändning
- Utbildnings- och informationsinsatser
- Bil- och cykelpooler
- Prova-på-åtgärder

...och med hårda åtgärder menas

förändringar i den fysiska miljön som till exempel utbyggnad av vägar eller cykelbanor. Eller utökad kollektivtrafik.

*www.trivector.se (2019)

4. Inför nästa projektresa

I rapportens avslutande kapitel vill vi dela med oss av övergripande lärdomar från projektets arbete med att främja hållbar mobilitet, på vägarna och i vardagen, som kan vara stöd och motivation till framtida mobilitetsprojekt.



4.1 Lärdomar under resans gång

I projektets arbete med att nå målen har vi, precis som i de allra flesta arbetsprocesser, haft framgångar och stött på utmaningar. Det har resulterat i flera värdefulla insikter, erfarenheter och lärdomar som blir viktiga för ett fortsatt arbete mot hållbar mobilitet. Nedan presenteras insikter och lärdomar som varit avgörande och som blir vårt medskick till framtida projekt och insatser inom mobilitetsområdet.

Rekrytering av deltagande företag är en utmaning

Att rekrytera lokala transportföretag till att delta i ett projekt är en resurskrävande del av projektarbetet. Det kräver tid och relationsskapande aktiviteter för att få många att både vilja och kunna delta i ett projekt som har stort fokus, och förväntan, på omställningsarbete. Den insikten och utmaningen har visat sig vara genomgående för flera av de ERUF-projekt som genomförts parallellt ute i landet och blir ett viktigt utvecklingsområde för framtida projekt. Det räcker inte med ett identifierat behov, uppfångat intresse och ett bra erbjudande utan det krävs större förståelse för införsäljnings- och rekryteringsprocesser samt nya förhållningssätt för att det ska bli realiserbart i praktiken. Vilket är något som behöver tas med i beräkningarna redan från start.

Flera av transportföretagen som projektet kontaktat visade intresse och vilja att engagera sig i en hållbar omställning av Gotlands transportsektor. Men för vissa av företagen satte verkligheten stopp för ett deltagande i projektet. Projektet hade som målsättning att 35 lokala transportföretag skulle medverka, men har arbetat med 17 företag. Förhoppningen var att fler skulle delta, dels eftersom projektet fångat upp ett intresse i branschen, dels för att deltagande var kostnadsfritt så att även små och medelstora företag, med begränsade resurser, skulle kunna delta. De företag som har deltagit i projektet har dock varit relativt stora transportaktörer, vilket inneburit stora steg mot målet att minska den totala energianvändningen och utsläppen av växthusgaser från transportsektorn på Gotland.

En insikt från projektet är att rekrytering kunnat analyserats tidigare, för att få med fler små transportföretag. Ett alternativ sätt att få fler att delta, är att deltagarna får medfinansiera projektet, vilket kan göra att företag engagerar sig på grund av att de investerat i projektet.

Att etablera samarbeten med arbetsplatser tar tid

För att främja hållbar arbetspendling såg projektet en potential i att samarbeta med lokala arbetsgivare. Projektet förväntade sig att flera arbetsgivare skulle ta del av erbjudandet om reserådgivning, eftersom tjänsten var gratis och fördelarna många. Det var dock svårare än väntat att få med sig lokala arbetsgivare och mycket tid har gått åt till att söka upp och involvera dessa. Det var dock få arbetsgivare som helt tackade nej till erbjudandet, utan de flesta ville bli kontaktade vid ett senare tillfälle. En lärdom från projektet är att processen med att få igång funktionen reserådgivning är relativt lång. Det skedde däremot en förändring när konceptet cykelvänlig arbetsplats togs till Gotland, då flera arbetsplatser själva ansökte om att få delta.

En lärdom är att processen från att idén om en undersökning förankras i en ledningsgrupp, till att resvaneundersökningen genomförs, kan ta upp emot sex månader. En annan lärdom är att själva erbjudandet om reserådgivning behöver tas fram och anpassas till varje unik arbetsplats och inte utformas som ett färdigt paket som erbjuds samtliga arbetsplatser.

För att våga testa krävs mod och stöd

Utvecklingen av teknik och forskning har kommit långt i att ta fram hållbara mobilitetslösningar, och fortsätter att utvecklas i snabbt takt. Men förändringsprocesser är resurskrävande, både i tid och ekonomiskt.

Lösningar och metoder för hållbar mobilitet måste omsättas från teori till praktik. Att pröva nya metoder kräver mod, engagemang, tid och resurser – både från politik, planerare, utförare och beställare. Projektet har visat att en inriktning mot praktiskt arbete är ett vinnande koncept. De lokala transportföretagen har genom insatser, resurser och kompetens fått stöd i sitt praktiska omställningsarbete, vilket varit en väldigt uppskattad möjlighet. Under projekttiden och genom det ökade fokuset på hållbar mobilitet, så har projektet identifierat behovet av att arbeta med beteen-
deinsikter och förändringar framåt.

Ledarskap är en avgörande faktor för framgång i det arbetet. En specifik insats som gav fördjupning i "att leda i förändring", var uppskattad bland transportföretagen. Framtida projekt skulle kunna lägga än mer fokus på sådana bitar för att stötta ledningen och främja mod för förändring.

Förändrade förutsättningar kräver anpassning

Under projektresan har flera omvärldsfaktorer påverkat såväl genomförandet av projektets aktiviteter som målgruppernas möjlighet till delaktighet. Det har inneburit att projektet har fått revidera och anpassa både metoder och målbilder för att säkerställa att värdet och relevansen av arbetet är i linje med det nya nuläget. Projektet har haft ett agilt förhållningssätt och anpassat sig efter såväl organisatoriska förändringar som samhällskrisen coronapandemin.

Coronapandemin har påverkat samhället och projektet på flera sätt. Projektet har behövt ändra och utveckla sina arbetssätt och delvis rikta om sitt fokus. Samtidigt har många lokala transportföretag behövt prioritera om för att hantera pandemins konsekvenser. Den digitala omställning som skett till följd av pandemin har varit resurskrävande för många verksamheter och en utmaning för dem som inte hade förutsättningar på plats. De digitala träffarna gav inte samma deltagande och engagemang som fysiska möten gjort. En viktig lärdom för framtiden är att relationer och fysiska

möten människor emellan är essentiellt. Samtidigt ser projektet att de omställningsarbeten och de förändringsprocesser som genomförts under pandemin lyfter fram mycket av det projektet i grunden handlar om: att verksamheter verkligen kan ställa om, samt att mycket kunskap och många lösningar finns på plats, men att de måste prövas och implementeras i praktiken för att förändringar ska ske.

Coronapandemin har påverkat hur, var och när vi reser. Flera färdssätt, som till exempel buss, har delvis varit otillgängliga på grund av risk för smittspridning. Det har i sin tur påverkat hur projektet kunnat arbeta med hållbart resande. Projektets aktiviteter med syfte att få fler att åka kollektivt fick styras om och andra alternativa färdssätt, som cykel eller gång, fick prioriteras. Projektet ser att det under coronapandemin blivit tydligt att både beställare och privatpersoner är lösningsorienterade och har förmågan att förändra sina resvanor, vilket är hoppfullt för utvecklingen av hållbar mobilitet.

Helhetsperspektivet – en styrka med utmaningar

Projektets främsta styrkor är att de tar sikte på hela transportkedjan och har ett helhetsperspektiv på hållbarhet. Detta har dock också inneburit utmaningar, när olika mål och insatser måste prioriteras. Delprojektet och fokuset på beställare av transporter har varit särskilt utmanande och komplext, med till exempel längre och fler beslut-led samt externa påverkansfaktorer.

Att arbeta utifrån ett helhetsperspektiv är viktigt och värdefullt. I praktiken är det däremot svårare. En risk är att arbetet inte når hela vägen fram på alla områden. Att ett projekt har många målbilder, gör att det kan vara svårt att arbeta med flera olika förändringsprocesser samtidigt, både för projektorganisationen och målgruppen. Ett viktigt medskick från projektet är att vara uppmärksam och tydlig med formuleringar och prioriteringar vad gäller målsättningar, förväntningar och avgränsningar.

En komplex beslutkedja

Projektet har påvisat vikten av att arbeta mot beställare av transporter för att främja en hållbar utveckling. Projektets aktiviteter mot beställarsidan har i viss utsträckning gett goda resultat, samtidigt som arbetet varit utmanande.

Beställarsidans behov och utmaningar i förhållande till en hållbar omställning hade med fördel kunnat fångats upp tidigare i projektet. Det kan delvis härledas till svårigheter att prioritera bland projektets olika målsättningar. Det kan även kopplas till svårigheterna med att nå ut till och att påverka beställare av transporter, dels för att beställarsidan är omfattande och finns på flera nivåer, dels för att den i hög grad styrs av politiska beslut. Därmed påverkas beställare av transporter av flera externa faktorer, som legat utanför projektets möjlighet eller mandat att påverka. Däremot har projektet identifierat att det fortsatta arbetet mot beställarna skulle gynnas av ännu mer riktade insatser och tydligare målsättningar, än de som projektet arbetat utifrån.

Mobilitet ska synliggöra och inkludera olikheter

I framtiden behövs ett större fokus på att analysera och förstå hur faktorer som socioekonomi, mångfald och jämställdhet påverkar en utveckling mot hållbar mobilitet. Det är ett behov som projektet påvisat, men som legat utanför dess omgång och ramar.

Projektet har dock kommit en bit på vägen i arbetet med jämställdhet och mångfald inom transportsektorn. Deltagande transportföretag har fått bättre förutsättningar att själva arbeta med frågorna. Samtidigt så har flera av projektets aktiviteter för att locka unga personer och kvinnor till transportbranschen senarelagts på grund av pandemin. Dessa aktiviteter planeras att genomföras av andra regionala och lokala aktörer.

I förhållande till hållbart resande kan perspektiv på jämställdhet, mångfald och socioekonomi användas för att bättre förstå hur hållbar mobilitet kan planeras för att minska skillnader i förutsättningar och behov i samhället. En ökad förståelse av olika grupper och individers möjligheter och behov kan också bidra till mer anpassade informationsinsatser och aktiviteter för att skapa beteendeförändringar.

Från samverkan till koordinerat ägandeskap

De senaste åren har begrepp som samordning och samverkan använts flitigt, med syfte att effektivisera arbetsprocesser, sprida erfarenheter och att minimera risken att fler springer på samma bollar.

En övergripande lärdom från projektet är att många effektiviseringsarbeten inom klimat och energi pågår, men att det nu behöver gå från samordning och samverkan till ett koordinerat ägandeskap. Utvecklingen framåt kommer att kräva en koordinerad ansvarsfördelning mellan, och inom, såväl privata som offentliga aktörer. En generell utmaning i arbetet med hållbar mobilitet är att det förutsätter att flera aktörer, med olika perspektiv och roller, samverkar och tar ansvar för utvecklingen. Det är därför av största vikt att det blir tydligt vem som gör vad. De nätverk och dialoger som redan finns samt har skapats under projektet har en viktig roll för att hantera denna utmaning i framtiden. Men det är också något vi vill poängtera att det är viktigt att ha med sig för den som vill engagera sig. Det behövs fortsatt mer nätverkande men inga fler nätverk.

Inga fler hjul utan kugghjul

Det initieras och pågår många projekt och insatser inom området. Projektet har prioriterat samverkan och samarbete för att inte riskera att arbeta i silon och uppfinna hjulet, igen. Projektet har infört aktiviteter gjort research och använt andras resultat och slutsatser i arbetet, detta är dock ett arbetssätt som är tidskrävande och som har stor förbättringspotential. Genom exempelvis nationella nätverk för hållbart resande (Håresandenätverket), Tillväxtverkets satsning Klimatsynk och Länsstyrelsens energi-och klimat samverkan (LEKS) har projektet fått stöd och erfarenhetsutbyte. Det behövs dock ännu mer synkronisering mellan pågående projekt och de som arbetar i linjeverksamheterna för att säkerställa förankring och effektivt arbete. Projektet välkomnar också möjligheter till samskapande och gemensamma plattformar för att smidigt kunna dela utmaningar och lösningar.

**Mer
nätverkande,
färre
nätverk.**

4.2 Slutord

Nu har du kommit till slutet. Slutet för denna rapport – men samtidigt början på nästa kapitel. Projektet Hållbara transporter är avslutat och har under dessa år kraftsamlat gotländska företag och organisationer i arbetet mot hållbar mobilitet. Nu är det dags att ta arbetet vidare.

Länsstyrelsen i Gotlands län och Region Gotland har tillsammans med ett flertal företagare i länet tagit fram utvecklingsstrategin Vårt Gotland 2040. Ett av effektmålen för strategin är ett hållbart transportsystem och ökad tillgänglighet. För uppfylla det målet behöver Gotland kunna erbjuda mobilitetsalternativ som både är hållbara och tillgodoser invånarnas behov. Det förutsätter att beslutsfattare, organisationer och individer flyttar fokus från enbart transporter till att förstå människors behov av mobilitet.



”Transporter är en samhällsviktig funktion som för många förknippas med behov såsom tillgänglighet och frihet. Vi står nu inför

en utmaning när det kommer till att ta hänsyn till dessa behov, samtidigt som vi behöver ta till kraftfulla åtgärder för klimatet. Projektet Hållbara transporter har visat att Gotland präglas av både innovation och en vilja till förändring. Genom att prioritera finansiering av projekt såsom Hållbara transporter och erbjuda stöd till företagare som är redo att ställa om, kan vi både höja kompetensen inom hållbarhet och minska koldioxidutsläppen på Gotland. För Länsstyrelsen i Gotlands län är det viktigt att vi nu tar vara på denna framåtanda genom att ha en god samverkan med Region Gotland såväl som länets företagare.”

Anneli Bergholm Söder, Länsråd i Gotlands län



”Nyckeln till ett hållbart Gotland ligger framförallt i ett nära samarbete mellan alla oss som bor, verkar på och besöker Gotland. Projektet

har löpande under sina tre år tydliggjort hur omställningen till mer energieffektiva transporter inte är en fråga för enbart en bransch eller organisation. Samtidigt får den delade ansvarsfrågan inte leda till passivitet. Vi på Region Gotland behöver aktivt söka nya innovativa lösningar, samarbeten och idéer. Både inom den egna organisationen och med andra. Projektet Hållbara transporter har visat att det är genom mod, engagemang och drivkraft som vi kan möta den mobilitet som vi vill se på Gotland idag och framöver.”

Peter Lindvall, regiondirektör





Tack till alla som har medverkat i projektet
och bidragit till hållbar mobilitet på Gotland.

Mot hållbar mobilitet

Utgiven av Länsstyrelsen i Gotlands län och Region Gotland.

Rapporten har producerats av projektet Hållbara transporter på Gotland i samarbete med Ramboll och Outhousebyrå 2021.