

Förstudie: Energieffektiva transportföretag



Titel: Förstudie Energieeffektiva transportföretag
Diarienummer: 3465-2017
Rapportansvarig/Författare: Anna Sorby
Foto | omslag: Mostphotos
Foto | inlaga: Mostphotos
Utgiven av: Länsstyrelsen i Gotlands län
Tryckår: 2018
Tryckeri: Länsstyrelsen i Gotlands län, Visby.

Innehåll

Förord.....	1
Ordlista.....	2
Sammanfattning	3
Förstudien upplägg	4
Uppdrag och syfte	4
Metod och frågeställningar.....	4
Deltagare.....	5
Finansiering.....	7
Bakgrund	8
Nationella mål och transportsektorns utsläpp	8
Regionala mål och transportsektorns utsläpp.....	10
Lokala förutsättningar	12
Resultat från intervjuerna.....	14
Styrkor och svagheter i den gotländska transportsektorn.....	14
Möjligheter och hinder för en omställning av den gotländska transportsektorn	16
Samverkan mellan beställare och utförare av transporter	20
Intresset för energieffektivisering hos de gotländska transportföretagen	22
Jämförbarhetsperspektivet	29
Vilka åtgärder är relevanta för ett transportprojekt på Gotland?	30
Vilket stöd behöver företagen för att effektivisera sin energianvändning?.....	30
Vilka samarbetspartners kan vara aktuella i ett framtida transportprojekt?.....	30
Analys.....	31
SWOT	31
Samverkanspotential.....	31
Intresset för energieffektivisering	32
Jämförbarhetsperspektivet	34
Vilket stöd som behövs.....	35
Relevanta åtgärder och samarbetspartners	35
Vägen vidare	37
Referenser.....	45

Förord

Gotland har ett ansvar för att bidra till att de nationella klimatmålen uppfylls. I detta ingår att både näringslivet och privatpersoner behöver dra sitt strå till stacken och sträva mot ett mer ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle. Denna förstudie lyfter en av flera önskvärda förändringar som kan få märkbara miljömässiga effekter, nämligen energieffektivisering och omställning till förnybara bränslen inom transportföretag.

Vägtransporter och arbetsmaskiner fyller flera viktiga funktioner i samhället och de står samtidigt för en betydande del av de lokala växthusgasutsläppen. De styrmedel som finns idag räcker inte till för att de nationella utsläppsmålen ska kunna nås till år 2030, varför det är angeläget att arbeta med branschen för att hitta ytterligare förbättringsmöjligheter. Det är viktigt att idéer från aktörer inom transportbranschen tas tillvara i detta arbete, då det är dessa aktörer som har bäst kunskap om vart förbättringspotentialen är störst och vilka aspekter som väger tyngst när beslut om nya investeringar fattas. Denna förstudie har därför tagit reda på hur gotländska aktörer med kopplingar till transportsektorn ser på möjligheter och hinder för energieffektivisering och omställning inom branschen. Förhoppningsvis kommer förstudien att ligga till grund för ett större transportprojekt som kan bidra till nya metoder och lösningar för lokala transporter, vilket i sin tur bidrar till de nationella klimatmålen uppfyllelse.

Ett stort tack riktas till er som medverkat i intervjuer och till er som delat med er av idéer och synpunkter på referensgruppsmöten. Tack också till er som svarat på frågor och bidragit med viktig information via epost, telefon eller fysiska möten under arbetets gång. Er hjälp har varit ovärderlig i arbetet med förstudien! I detta sammanhang vill jag särskilt nämna Anna Bäckstade, Helena Andersson och Bo Magnusson från Region Gotland, Arne Strandängers från Sveriges Åkeriföretag, Charlotte Magnusson och Stefan Melander från Wisab, Fredrik Lindeberg från Taxi Gotland, Henrik Beijer från Gotlands Åkericentral, Henrik Carlén från SKANSKA, Jan-Åke Hedenstein från Gotlands Bilfrakt, Kristian Hakala från OSAB, Magnus Lindby från Roma Grus, Peter Johansson från Gotlandsbuss och Perssons Buss, Peter Olofsson från Privab, Rickard Hansson från Biogas Gotland, Stefan Lindby från Väg & Byggnadsgrus och Sven Sandström från Produkt Gotland.

Anna Sorby

Energi- och klimathandläggare, Länsstyrelsen i Gotlands län

Ordlista

HVO – Hydrerad Vegetabilisk Olja är en syntetisk diesel som framställs av vegetabiliska oljor.

FAME – ”Fatty Acid Methyl Ester” är biodiesel som framställs av vegetabiliska och animaliska fetter.

RME – Raps Metyl Ester är den vanligaste formen av FAME i Europa.

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Gotlands län har utfört en förstudie om energieffektiva transportföretag, i syfte att utreda vilket intresse aktörer inom transportbranschen har för att energieffektivisera sina verksamheter och ställa om till mer förnybara energikällor.

Att förstudien initierades beror på att Länsstyrelsen i Gotlands län, i samverkan med andra länsstyrelser runtom i landet, vill genomföra ett större transportprojekt. Ett sådant projekt ska stärka konkurrenskraften hos små och medelstora transportföretag samtidigt som det bidrar till att det nationella klimatmålet om 70 % minskning av växthusgasutsläpp från transporter uppnås. Innan ett transportprojekt påbörjas behöver dock förutsättningarna för ett lyckat genomförande utredas.

I denna förstudie har 14 intervjuer gjorts, varav 8 med aktörer som utför egna transporter och resterande med representanter från bygg- och entreprenadsektorn, biogasproduktion, Region Gotland samt företagsnätverket Produkt Gotland. Resultatet från intervjuerna har sammanställts och kompletterats med information från en referensgrupp. Det har visat sig att det finns potential till förbättringar gällande energianvändning både hos företag som utför vägtransporter och företag som utför arbete med gula maskiner. Olika grad av förbättringspotential finns inom de sex moduler som planeras utgöra viktiga komponenter i ett transportprojekt: 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.

Det anses finnas störst potential till förbättringar inom modul 1-4. Modul 5 anses relevant att se över, men även om energieffektiviseringsåtgärder i garage och andra lokaler utförs bedöms de inte påverka den totala energiförbrukningen i verksamheterna i någon större omfattning, då huvuddelen av energiförbrukningen sker i fordonen. Modul 6 anses relevant eftersom det finns brister i uppföljning och systematik i verksamheterna idag, men detta skulle kunna inkluderas i var och en av de övriga modulerna. Hur väl företag presterar inom dessa områden bedöms kunna ligga till grund för en hållbarhetsmärkning, som det planerade transportprojektet ska bidra till att utveckla.

Resultatet från intervjuerna visar att det finns ett intresse hos lokala transportaktörer för att delta i ett transportprojekt, men att de starkt efterfrågar deltagande även från beställare av transporter. Detta eftersom kunderna har stort inflytande över verksamheten och måste vara beredda att betala för klimatsmartare transportlösningar. De beställare som medverkat i förstudien har också uttryckt intresse för energi- och klimataspekter och har uppgett att de vill bidra till mer hållbara transportlösningar. Förutsättningar verkar finnas för ökad dialog och bättre samarbete mellan utförare och beställare av transporter, men det är viktigt att poängtera att varje verksamhet ser till sin egen ekonomi i första hand. Ekonomiska incitament till förbättringar är därför avgörande. Samtidigt finns det utrymme för, och behov av, att stärka mjuka värden och öka efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter. Förstudiens resultat tyder på att ett transportprojekt bör arbeta med såväl hårda åtgärder, såsom energikartläggningar och konkreta handlingsplaner för enskilda företag, som med mjuka delar såsom information och motivation till beteendeförändringar hos både utförare och beställare av transporter. Ett transportprojekt bör dessutom arbeta för förbättrade förutsättningar för kollektivt resande, då många gotlänningar väljer den egna bilen framför kollektivtrafiken.

Förstudiens upplägg

Uppdrag och syfte

Länsstyrelsen i Gotlands län har tillsammans med flera andra länsstyrelser tagit fram en generell projektidé för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. För att anpassa idén till de lokala förutsättningarna och säkerställa att det finns intresse hos relevanta aktörer har denna förstudie utförts.

Syftet med förstudien är att undersöka intresset för energieffektivisering hos aktörer inom transportsektorn på Gotland, samt att ta reda på vilka åtgärder som är relevanta för ett framtida transportprojekt. Förstudien förväntas också förankra ett intresse hos ett flertal aktörer inför ett sådant projekt. Förhoppningen är att resultatet som tas fram i förstudien kan utgöra en vägvisare för det framtida arbetet med att energieffektivisera transportsektorn och minska utsläppen av växthusgaser från lokala transporter.

Metod och frågeställningar

De övergripande frågeställningarna i förstudien är ”vilka åtgärder är relevanta för ett transportprojekt på Gotland?”, ”vilket stöd behöver företagen för att effektivisera sin energianvändning?” och ”vilka samarbetspartners kan vara aktuella i ett framtida transportprojekt?”.

För att svara på dessa frågor har Länsstyrelsen i Gotlands län samlat en referensgrupp bestående av representanter från åkeribranschen, taxibolag, bussbolag, biogasbranschen och företagsnätverket Produkt Gotland, samt Region Gotlands energi- och klimatrådgivare. I referensgruppen har idéer diskuterats brett, för att sedan följas upp i enskilda intervjuer. Under de enskilda samtalen har respondenterna även tipsat om andra aktörer som vore relevanta att prata med och flera av dessa har sedan intervjuats. Förutom referensgruppen har representanter från åkerier, mark- och vägarbete samt entreprenad- och byggnadsbranschen intervjuats. Förutom att underlag samlats in via intervjuer så har övrig information främst inhämtats från olika rapporter och artiklar, från tjänstemän på Region Gotland, och i samtal med Energikontor Norr.

Totalt har 14 intervjuer gjorts, varav 8 med aktörer som utför egna transporter. Samtliga intervjuer har utförts i semistrukturerad form med några få förberedda frågor och gott om utrymme för följdfrågor och fritt samtal.

De frågeställningar som tagits upp på intervjuerna med transportaktörerna har varit:

- Vilka erfarenheter har ni sedan tidigare av energieffektivisering och annat klimatarbete?
- Hur ser nuläget ut inom verksamheten?
- Vilka möjligheter ser ni framöver när det gäller energieffektivisering och klimatarbete?
- Hur ser intresset ut inom företaget/organisationen för att arbeta med ett energieffektiviseringsprojekt innehållande modulerna; körsätt, val av bränsle,

underhåll av fordon, depåer, garage och verksamhetslokaler samt val av fordon och utformning av fordon?

- Vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot/hinder ser ni för energieffektivare transporter på Gotland (SWOT-analys)?

En annan aspekt som varit av intresse för förstudien är jämställdhets-/genusperspektivet, då transportbranschen är väldigt mansdominerad samtidigt som det finns en bred uppfattning om att kvinnliga chaufförer kör mer bränsleeffektivt. Aktörerna har därför även fått svara på hur många kvinnliga anställda de har och hur de ser på kvinnliga chaufförer.

Representanterna från Biogas Gotland, Region Gotland och Produkt Gotland har, förutom SWOT-analys, fått dela med sig av idéer för ett framtida transportprojekt och berätta om andra intressanta projekt som är på gång på ön. För de respondenter som arbetar inom entreprenad- och byggbranschen har frågorna istället handlat om vilka krav de ställer vid beställningar av transporter och hur transporterna planeras.

Deltagare

- **Biogas Gotland AB:** Biogas Gotland och BroGas ingår i koncernen ”Energiskiftet”. BroGas producerar och säljer rå biogas. Biogas Gotland förädlar rågas till fordonsgas samt distribuerar och säljer fordonsgas.
- **Gotlands Bilfrakt AB:** Gotlands största åkeri avseende godstransporter mellan fastlandet och Gotland och även distributionen på Gotland. Daglig linjetrafik bedrivs i samarbete med DB Schenker.
- **GotlandsBuss AB:** GotlandsBuss är ett samverkansföretag som består av 13 gotländska bussbolag. De delägande bussbolagen bedriver idag skoltrafik och beställningstrafik över hela ön. Företaget driver även kollektivtrafiken på Gotland enligt gällande upphandlingsavtal.
- **Perssons Buss AB:** Perssons buss är ett familjeföretag som funnits i 40 år. Företaget har kapacitet att ansvara för logistik när det gäller både medelstora och stora grupper, men arbetar också med mindre grupper där allt från skolkörning, konferenser och linjetrafik finns på schemat. Företaget strävar efter att göra så liten miljöpåverkan som möjligt och har därför från mars 2017 ersatt all diesel med HVO.
- **Gotlands Åkericentral AB:** Gotlands Åkericentral AB är ett helägt dotterbolag till TEG AB. Företaget marknadsför transportuppdrag och maskintjänster för ca 40 anslutna åkerier över hela ön. Åkericentralens lastbilar transporterar bland annat schaktmassor, grusmaterial och övrigt byggmaterial. De sköter även snöröjning, grusning och kantskärning av vägar.
- **Östra Gotlands Schakt AB- OSAB:** Företaget arbetar med entreprenader inom bygg och anläggning, transporter inom Industriservice samt verkstad. OSAB

strävar efter att minska sin miljöpåverkan och att hjälpa sina kunder i deras strävan mot en bättre miljö. Är certifierade enligt ISO 14001:2015 och ISO 9001:2015.

- **Privab Visby:** Privab består av privata grossister i samverkan. Företaget säljer och levererar varor till servicehandel och dagligvaruhandel.
- **Produkt Gotland:** Produkt Gotland är ett aktivt nätverk av företagare med stort engagemang för Gotland. Föreningen är ideell och drivs utan vinstintresse. Föreningen håller bl.a. workshops om aktuella frågor och arbetar med projekt som ska vara i framkant för ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart Gotland.
- **Region Gotland:** Region Gotland har som öns enda kommun ett utökat ansvar för uppgifter som generellt ligger hos landstingen, såsom sjukvård och kollektivtrafik, samt ett regionalt utvecklingsansvar som vanligen tillhör Länsstyrelsen.
- **Roma Grus AB:** Roma Grus säljer ett brett utbud av betong-, grus- och bergprodukter samt utför tjänster som transporter, krossning, tunga transporter och entreprenadarbeten i form av grävning och schakt. Företaget arbetar med att förbättra sättet de tillverkar och levererar produkter och tjänster på för att minska påverkan på miljön.
- **SKANSKA AB:** SKANSKA är en multinationell koncern vars kärnverksamhet i Sverige består av att utveckla, bygga och underhålla den fysiska miljön. Företaget arbetar med bygg- och anläggningsverksamhet, bostadsutveckling, kommersiell fastighetsutveckling och infrastrukturutveckling. SKANSKA strävar efter att skapa hållbara lösningar och vara ledande inom kvalitet, grönt byggande, arbetsmiljö och etik.
- **Sveriges Åkeriföretag:** Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation, med över 6000 medlemmar, som arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Organisationen driver transport- och samhällspolitiska frågor som berör åkeriföretagen i syfte att stärka näringens konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna att driva åkeriföretag.
- **Taxi Gotland AB:** Taxi Gotland är en ledande leverantör av taxitjänster på Gotland. Företaget arbetar målmedvetet och pådrivande för att uppnå en långsiktig hållbarhet i samhället samt bevara en god levnadsmiljö.
- **Väg & Byggnadsgrus AB:** Väg & Byggnadsgrus på Gotland AB är ett mark- och anläggningsföretag som utför alla typer av arbeten inom branschen, för såväl företag som privatpersoner. Företaget är certifierade i kvalitet och miljö enligt ISO 9001:2008 och ISO 14001:2004. Företaget är medlem i Maskinentreprenörerna.

- **Wisab AB:** Wisab Bygg AB är ett gotländskt byggföretag med nyproduktion som specialitet där prefabricerade CE-märkta väggelement tillverkas i dotterbolaget Visby Cementvaru AB. Wisab Bygg AB har även en serviceavdelning där ROT-jobb utgör huvuddelen. Wisab Bygg AB är kvalitetscertifierade enligt ISO 9001:2015 samt miljöcertifierade enligt ISO 14001:2015.

Finansiering

För att kunna utföra förstudien har Länsstyrelsen i Gotlands län fått projektstöd med 50 % av kostnaden från det Europeiska Regionalfondsprogrammet, inom regionen Småland och öarna. Medfinansiering med resterande 50 % av kostnaden kommer från länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning (LEKS).

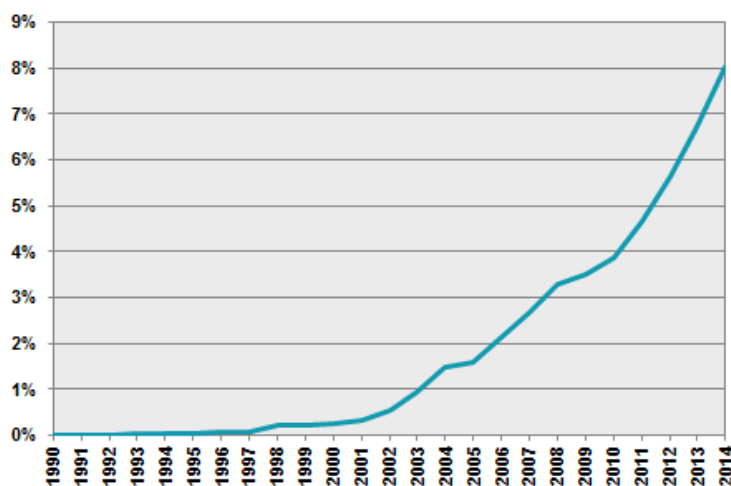
Bakgrund

Nationella mål och transportsektorns utsläpp

Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och år 2016 uppgick inrikes transporters utsläpp till 17 miljoner ton koldioxidekvivalenter¹. Detta gör transportsektorn till landets största utsläppskälla av växthusgaser². Den svenska regeringen har satt upp ambitiösa mål för transportsektorns utsläpp och vill minska dessa med 70 % till år 2030, jämfört med 2010³. År 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser⁴. Dessa målsättningar har kritiserats på vissa håll för att vara orealistiska och otillräckligt konsekvensanalyserade, särskilt i förhållande till den internationella utvecklingen. Samtidigt som transporterens utsläpp måste minska så ökar nämligen efterfrågan på tunga transporter.⁵ Trots denna problematik så har koldioxidutsläppen från svenska lastbilar med längre körsträckor minskat de senaste åren, vilket beror på att motorerna blir effektivare samt att fler och fler väljer förnybara bränslen⁶. Inom transportsektorn har användningen av biodrivmedel stadigt ökat under det senaste decenniet. Främst används biodiesel som HVO och FAME, men även etanol och biogas förekommer. År 2016 användes cirka 17 TWh biodrivmedel, motsvarande cirka 19 procent av alla transportbränslen i Sverige.⁷

Diagrammen nedan visar hur andelen biobränslen av den totala bränsleanvändningen för transporter har ökat sedan 1990, samt hur användningen fördelades mellan olika branscher år 2014.⁸

Andelen biobränslen av den totala bränsleanvändningen för transporter



¹ Naturvårdsverket 2018

² Montgomery, Karin 2017

³ Regeringskansliet 2016

⁴ Naturvårdsverket 2017, webb

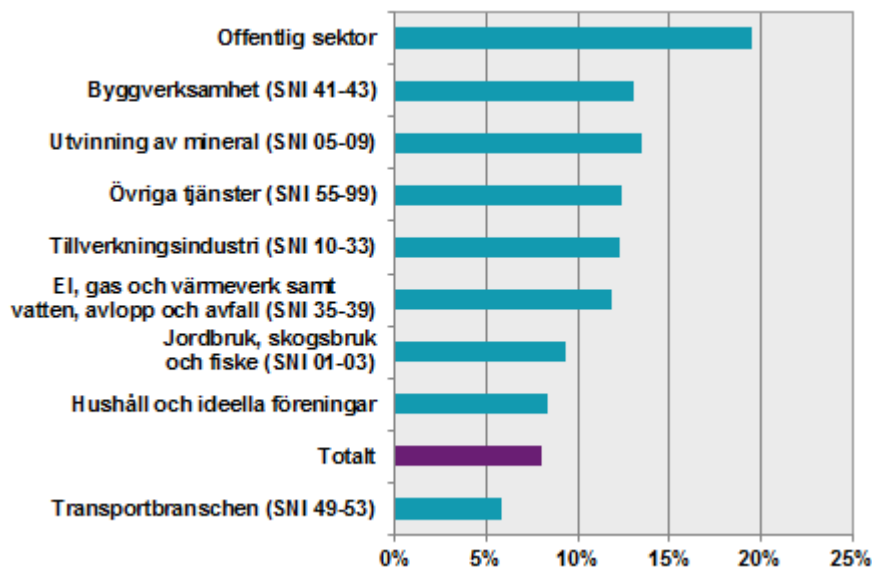
⁵ Bergman m.fl. 2016

⁶ Nilsson m.fl. 2017

⁷ Black-Samuelsson m.fl. 2017, s.26

⁸ Källa diagram: SCB, Miljöräkenskaper

Andelen biobränsle som användes i transporter inom olika branscher år 2014



Trots den stora ökningen av biobränsle som används i transporter så utgör det fortfarande en relativt låg procent utav totalanvändningen inom transportbranschen. Anledningen till detta är inget mysterium. Transportföretag har små marginaler och att investera i fordon som drivs av förnybara bränslen är riskabelt, då skattereglerna för specifika fordon och bränslen ständigt ändras och det oftast inte går att förutspå kostnaderna mer än tre år framåt. En lastbil lönar sig vanligen först efter sex till åtta år, vilket gör att de som vill välja förnybara bränslen idag generellt investerar i sådana bränslen som går att köra med i vanliga dieselmotorer, så att de kan gå tillbaka till diesel om kostnaderna ökar.⁹ De kortsiktiga ekonomiska styrmedlen får därmed kortsiktiga effekter och nuvarande styrmedel bedöms av Trafikverket endast räcka för att minska utsläppen med 25 % till 2030, jämfört med 2010¹⁰. Naturvårdsverket gör en något positivare bedömning och menar att de styrmedel som fanns 2016 skulle räcka till för att uppnå en minskning av växthusgaser från transportsektorn med 35 % 2030¹¹. Det behövs därmed nya styrmedel och andra satsningar för att lyckas minska utsläppen med hela 70 %. Förutom problem med långsiktig lönsamhet i övergången till förnybara bränslen så är de bränslen som finns idag begränsade och importeras till stor del. Det saknas också tillräckliga alternativ för tunga lastbilar och arbetsmaskiner i dagsläget.¹²

Arbetsmaskiner ingår i det övergripande nationella målet som gäller alla sektorer men inte i målet för transportsektorn. Det saknas specifika mål, åtgärder och styrmedel för arbetsmaskiner, vilket är problematiskt då dessa maskiner har samma typ av dieselmotorer som andra fordon och bidrar märkbart till växthusgasutsläppen¹³. Naturvårdsverket bedömer att det finns ytterligare potential till utsläppsminskningar inom användning av arbetsmaskiner, som idag står för 10 % av inrikes utsläpp från den icke-

⁹ Nilsson m.fl. 2017

¹⁰ Johansson, Håkan 2017, s.1

¹¹ Naturvårdsverket 2017, s.6

¹² Eriksson, Lena 2016. s.56

¹³ Trafikverket 2012, s.14

handlande sektorn (verksamheter som inte omfattas av handel med utsläppsrätter)¹⁴. Framförallt förväntas utsläppsminskningar från arbetsmaskiner i samband med att reduktionsplikt för inblandning av biobränsle i diesel införs under 2018¹⁵. Reduktionsplikten kommer att ersätta befintlig stödordning med nedsättning av koldioxid- och energiskatt på biodrivmedel, eftersom EU-reglerna inte tillåter att ett kvotsystem kombineras med skattelättnader. Däremot kommer energiskatten på drivmedel att sänkas för att motverka prisökningen på bränsle något och troligen görs ett undantag om skattebefrielse för helt rena och höginblandade biodrivmedel.¹⁶ Det är svårt att förutspå effekterna av reduktionsplikten i olika sektorer, då den reduktionspliktiga mängden kommer att räknas per år och reduktionspliktig bränsledistributör. Leverantörer kan därmed välja att blanda in en högre andel biobränsle i vissa leveranser och lägre i andra.¹⁷

Arbetsmaskiner har generellt bättre förutsättningar än godstransporter när det gäller hybrid- och eldrift¹⁸, men då det saknas mål och strategier på området har utbudet av sådana maskiner inte utvecklats i tillräcklig grad och verksamhetsutövare saknar tillräckliga incitament för att ställa om¹⁹. För att klara Sveriges övergripande mål om ett fossilfritt samhälle kommer mycket att behöva göras om de närmaste årtiondena, bl.a. inom infrastruktur, och i det arbetet kommer troligtvis arbetsmaskiner att behöva användas i ökad grad²⁰, vilket gör det extra intressant att arbeta mot minskade utsläpp även från denna sektor. I arbetet mot minskade utsläpp spelar upphandling en stor roll, men ett problem med upphandlingskrav inom entreprenadsektorn är att det saknas officiella mätvärden för bränsleförbrukning i arbetsmaskiner²¹. Naturvårdsverket utreder dock en nationell lösning för att samla uppgifter om arbetsmaskiner, för att få bättre koll på utsläpp och miljöstyrning²².

Regionala mål och transportsektorns utsläpp

Klimatutsläppen från transportsektorn har länge antagits vara svårare att åtgärda än andra utsläpp. I kombination med att de största utsläppen på Gotland kommer från sten- och cementindustrin samt jordbruket så har regionala mål inte fokuserat speciellt mycket på transportsektorn²³. Däremot finns det ett regionalt mål gällande personbilar; minst 10 % av dessa ska drivas med el eller förnybara bränslen år 2020. Utsläppen av växthusgaser ska vara minst 30 % lägre år 2020 än 1990 (ej inräknat verksamheter som omfattas av handel med utsläppsrätter, skogsbruk eller markanvändning).²⁴ Till år 2020 vill Region Gotland att fordonsgas från den lokala biogasproduktionen utgör 50 % av de förnybara bränslena i transportsektorn och att förnybara bränslen ska utgöra minst 14 % av den totala bränsleförbrukningen i vägtransportsystemet²⁵. Energiomställning inom transport-

¹⁴ Naturvårdsverket 2017, s.19

¹⁵ Naturvårdsverket 2017, s.31

¹⁶ Naturvårdsverket 2017, s. 63

¹⁷ Naturvårdsverket 2017, s.89

¹⁸ Trafikverket 2012, s. 34

¹⁹ Jonsson, Lina 2017, s.9

²⁰ Trafikverket 2012, s.55

²¹ Jonsson, Lina 2017, s.5

²² Naturvårdsverket 2017, s.90

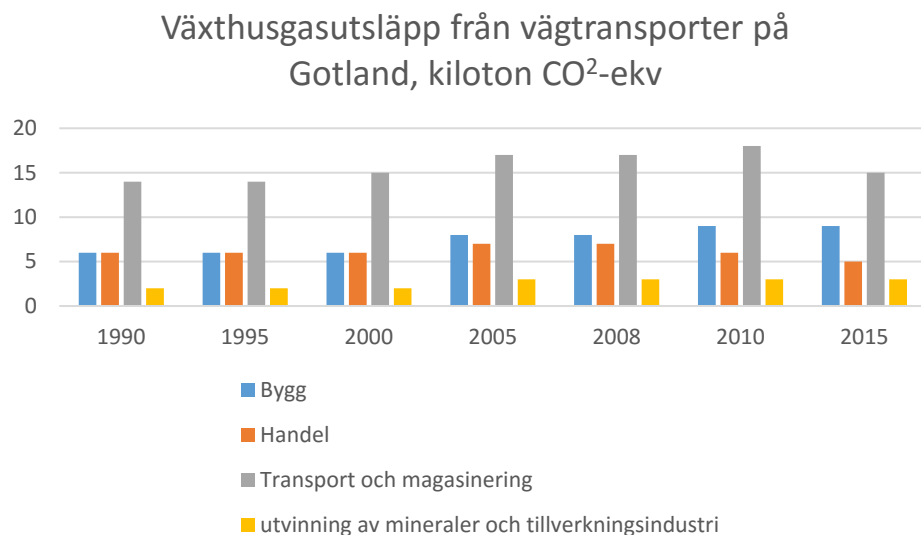
²³ Region Gotland 2017, s.32

²⁴ Gråberg, Johan 2012, s.5

²⁵ Region Gotland 2014, s.18

sektorn har av Länsstyrelsen i Gotlands län, i samarbete med Region Gotland och andra aktörer, pekats ut som ett strategiskt utvecklingsområde där behov finns av att arbeta mot ett mer hållbart transportsystem²⁶.

I diagrammet nedan visas utvecklingen av växthusgasutsläpp från vägtransporter på Gotland inom de branscher som främst omfattas i denna förstudie²⁷.



Som framgår av diagrammet ovan så har utsläppen inom själva transportsektorn samt vägtransporter i handeln minskat mellan 2010 och 2015, medan utsläpp från vägtransporter inom bygg och utvinning av mineraler och tillverkningsindustrin är oförändrade dessa år. Utsläppen från vägtransporter har dock ökat inom alla sektorer utom handel jämfört med 1990. År 2015 stod Gotland för 4,4 % av Sveriges växthusgasutsläpp. De största utsläppen kommer från sten- och cementindustrin, som ingår i handel med utsläppsrätter. Av de totala utsläppen på Gotland 2015 stod de lokala transporterna för 6,2 %, efter en utsläppsminskning med 18 % inom sektorn sedan 2010.²⁸ Av den totala energianvändningen på Gotland stod transporter för ca 14 % år 2015²⁹ och 9,5 % av den förbrukade energin inom sektorn kom från förnybara källor³⁰. Statistiken över transporter på Gotland omfattar inte resor till och från ön.

I den gotländska kollektivtrafiken stod förnybara bränslen för 22 % av bränsleförbrukningen år 2015. Stadstrafiken i Visby drivs med biogas och landsbygdsbussarna kör på diesel med 5 % inblandning av förnybara bränslen.³¹

²⁶ Gråberg, Johan 2012, s. 15

²⁷ SCB, Miljöräkenskaper

²⁸ Green & Sorby 2018, s.4

²⁹ Green & Sorby 2018, s.5

³⁰ Green & Sorby 2018, s.7

³¹ Green & Sorby 2018, s.8



Lokala förutsättningar

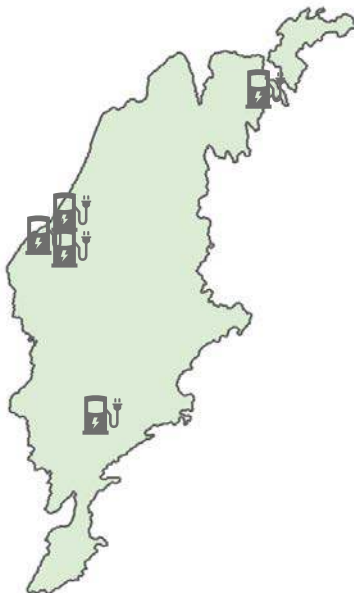
Eftersom Gotland är en ö som saknar fast förbindelse till fastlandet så råder speciella omständigheter för den lokala transportsektorn. Det finns inga motorvägar och ingen järnväg och Visby innerstad med sina smala gränder och ofta enkelriktade gator kan vara svårframkomlig för större fordon. Ön är helt beroende av färja och flyg för transporter av såväl människor som varor. Gods till och från Gotland fraktas till stor del med ett trailer-system på båtarna, d.v.s. man lastar containers på ena sidan vattnet och lastar av dem på andra sidan, så att lastbilarna inte alltid behöver åka fram och tillbaka med båten. På grund av båtberoendet kostar transporter på Gotland mer än på fastlandet. De godsbilar som enbart kör på Gotland går ca 3 000-5 000 mil per år. En hel del av de lokala transportföretagen har även körningar på fastlandet, men det är stora skillnader bland företagen när det gäller hur stor andel av transporter som körs lokalt. Ruttplanering görs främst av personer som arbetar på respektive företag, inte med hjälp av digitala ruttoptimeringssystem.

Enligt en representant från Biogas Gotland så finns det potential att ersätta Gotlands förbrukning av olja helt och hållet med lokalproducerad biogas i den närliggande framtiden - bara avfallet från öns hushåll och verksamheter skulle kunna täcka 30–40 % av förbrukningen. År 2016 producerade biogasen 29 GWh och produktionen på ön expanderar³². Det finns idag fyra tankstationer för fordonsgas på ön, varav två i Visby, en i Lärbro (norr) och en i Alva (söder). Stadsbussarna i Visby kör på biogas och de bilar som kör avfall och returpack på ön går idag helt eller delvis på biogas.

³² Green & Sorby 2018, s.6

Laddinfrastrukturen för laddning av elbilar är relativt väl utbyggd på Gotland, med 50–60 publika laddpunkter och 5 st snabbladdare utspridda över ön. Systemet är dock byggt för personbilar och det finns ett behov av ytterligare utveckling av laddinfrastruktur både för personbilar och tyngre fordon.

Kartan visar var snabbladdare för elfordon är lokaliserade³³.



Det finns två tankstationer för HVO på ön, en i Klintehamn och en i Visby. Flera företag har också egna HVO-tankar och får bränsle levererat veckovis. Även RME levereras regelbundet till ett antal kundspecifika tankar. Det finns inga offentliga tankstationer för andra biobränslen än biogas och HVO på ön.³⁴

³³ Green & Sorby 2018, s.8

³⁴ Energifabriken

Resultat från intervjuerna

I denna del redovisas vad som kommit fram under intervjuer och uppföljande telefonsamtal eller mailväxlingar. Innehållet ska inte misstas för fakta, utan det rör sig om subjektiva uppfattningar hos olika aktörer.

Styrkor och svagheter i den gotländska transportsektorn

En svaghet som finns både på Gotland och på nationell nivå är att politiken ofta upplevs som kortsiktig och ombytlig, vilket gör det alltför riskabelt att investera i nya lösningar. Som exempel har lyfts att etanol tidigare lyftes som framtidens miljölösning, men att väldigt få kör på det idag och att politiken snabbt slutade att ge incitament för att välja det. En stark efterfrågan finns på tydliga politiska beslut i en riktning som leder till hållbarhet både miljömässigt och ekonomiskt. Ett exempel på politiskt förslag som diskuterats är kilometerskatt, vilket respondenterna inte anser är någon bra lösning. En sådan skulle snarare riskera att straffa ut hela branschen än att underlätta för en omställning till bättre fordon och drivmedel. Ytterligare politiska problem ligger i att EU-reglerna är hårt styrande, med litet utrymme för lokal variation.

En styrka finns i öns litenhet, allting är nära och det går relativt enkelt att lyfta frågor till både politiker och allmänheten. Via bygdegårdarna finns en naturlig kanal till Ortsbefolkningen för att sprida information och föra dialog. Litenheten gör det också enklare för aktörer på ön att samarbeta istället för att konkurrera fullt ut. När det gäller en större omställning av energisystemet så är det också enklast att börja i liten skala. Svagheter kopplat till den lilla ön är att Gotland inte kan vara självförsörjande utan kräver en hel del leveranser, det är alltid en obalans i hur mycket som transporteras till respektive från ön så det går inte att undvika tomkörningar. Att det kommer många tusentals turister till ön varje år och att det saknas ordentliga lagermöjligheter ökar behovet av leveranser till ön ytterligare. En kontrast till den positiva närheten mellan allmänhet och politiker är också att den kan göra det svårt för politikerna att driva igenom hårdare regler och öka risken för att impopulära beslut kastas om redan efter en mandatperiod. De korta avstånden anses till viss del göra att kollektivtrafiken blir mindre attraktiv, då kostnaden för att köra egen bil korta sträckor är relativt låg. En svaghet i dagens transportsystem är just att kollektivtrafiken har ett litet kundunderlag.

Inom taxiverksamheten på Gotland finns en styrka gentemot i större svenska städer, då rutten på ön planeras av trafikledning och förarna schemaläggs utifrån det behov som finns. I storstäderna styr förarnas frihet mycket mer och de kan välja vilka tider, turer och rutten de vill köra, vilket blir mindre effektivt. En nackdel är dock att många chaufförer är enskilda företagare som är anknutna till taxibolagen, så bolagen kan inte styra helt och hållet över körningarna och planeringen. Till viss del jobbar man på att erbjuda delad taxi, men det är än så länge bara på vissa turer och när man bokar via telefon.

En annan styrka är att Gotland har en stabil biogasproduktion med möjligheter att försörja en större del av fordonsflottan med bränsle samtidigt som den bidrar med näringsämnen till det lokala kretsloppssystemet. Det finns också en relativt god laddinfrastruktur för

personbilar på ön. En svaghet i sammanhanget är att det inte finns någon laddinfrastruktur för tyngre fordon eller en tillräcklig spridning av tankstationer för biogas på ön för att säkerställa försörjningstrygghet om många företag byter till gasdrivna fordon. Det skulle t.ex. behövas tankstationer i ändstationerna Burgsvik och Fårösund om en större andel bussar ska gå på biogas. Allmänt är ö-läget en nackdel när det kommer till bränsletillgång, då ön är beroende av import och aktörerna får förhålla sig till det som bränsleleverantörerna väljer att köra hit. Tillgången på och utbudet av olika bränslen är därför inte lika stor som i många andra delar av landet.

Kollektivtrafiksupphandling pågår under det närmaste året och det är oklart exakt hur det kollektiva resandet kommer att se ut i framtiden. Region Gotland har dock varit tydliga med att de strävar mot en större samverkan mellan olika transporter, t.ex. linjebussar och skolbussar. Redan idag går det att åka kollektivt med skolbussarna, men tyvärr är det inte många som känner till detta. En styrka är att stadsbussarna redan idag går på biogas och att det fungerar relativt bra. Det finns också förutsättningar för att driva en del av kollektivtrafiken med el i och med att sträckorna i och omkring Visby är korta. En svaghet är att det saknas järnväg på ön, vilket gör Gotland beroende av vägtransporter i högre grad än andra län.

En svaghet som lyfts av många aktörer är att det är svårt att få tag på yngre chaufförer på Gotland efter att gymnasieutbildningen av förare lades ner. När ungdomarna åker och utbildar sig på andra orter får de ofta jobb och stannar kvar där, vilket gör att medelåldern för chaufförer på ön ökar. Intrycket är att de äldre förarna ofta är mer negativt inställda till förändringar än de yngre. En positiv aspekt när det gäller utförare av transporter är att det finns hög kompetens på ön och att det inte finns något större behov av att ta in varken förare eller fordon från andra orter.

Transportföretagen på ön förefaller redan vara bra på att samarbeta med kunderna, och till viss del även med varandra, när det gäller att minska på tomkörningar. De har också visat ett stort intresse för återvinning av material vilket kan minska miljöpåverkan på flera sätt, bl.a. genom minskat transportbehov. Detta intresse hos företagen samt det gotländska miljöengagemanget i stort är en styrka, som framkommit genom t.ex. tidigare projekt på ön som spridit kunskap om el- och gasbilar. Ett nytt projekt som kallas "Fossilfri framfart", med inriktning på att se över infrastrukturen på ön och påverka val av tjänstebilar, är under utveckling och kan också bidra till en omställning av transportsektorn.



Möjligheter och hinder för en omställning av den gotländska transportsektorn

Transportföretag är generellt sett väldigt beroende av anbud och upphandlingar och upphandlingarnas krav kan hjälpa eller stjälpa en omställning beroende på hur de utformas. Det är därför viktigt att även vända sig till beställare av transporter för att få till en förändring i branschen. Kostnaderna måste också vara rimliga, eftersom transportföretagen arbetar inom små marginaler på en konkurrensutsatt marknad.

Flera aktörer har lyft att Region Gotland upplevs som en trög organisation som visar svalt intresse för kretsloppstänk och samverkan med företagen, vilket kan innebära ett hinder för utvecklingen mot ett effektivare energisystem. Ett annat problem som lyfts är samhällsplaneringen; då det byggs stora områden längre ifrån stadskärnan och fler och fler handelsföretag flyttar bort från centrum så skapas ett större behov av både gods- och persontransporter.

Skatteregler för t.ex. förmånsbeskattning har också tagits upp som ett hinder för omställning, då många företag vill installera laddstolpar för personalens elbilar men anser att det är för krångligt med förmånsbeskattningen. Företag som vill sätta upp solceller på taken har också stött på problem, vilket försvårar för klimatvänligare investeringar. Problemen med förmånsbeskattning och solceller kan vara relevanta när det gäller en energiomställning på ön, även om de inte är specifika för transportsektorn. Det som är mest intressant för transportsektorn när det gäller skatteregler är systemet med skattelättnader för vissa bränslen och visst bruk, koldioxidskatt, energiskatt och kommande reduktionsplikt. De flesta respondenter har främst varit skeptiska mot skattereglerna på grund av att de missgynnar förnybara bränslen och på så sätt utgör ett hinder för en omställning.

Media har lyfts fram som både möjlighet och hinder, då det är viktigt att information sprids samtidigt som det finns en risk att det läggs för stor fokus på negativa aspekter och problem som uppstått snarare än de positiva delarna. Ett annat sätt att sprida kunskap och

information som tagits upp som en möjlighet är att via skolor och idrottsföreningar informera mer om miljöfrågor och energieffektivisering. Gotland har också motorbanan Gotland Ring som skulle kunna användas mer av bilfabrikanter för att visa upp nya fordon och låta transportföretag testköra dem. Ett hinder för detta är att den gotländska marknaden är så liten att den inte är särskilt intressant för bilfabrikanterna.

Konkurrens mellan företagen har lyfts som ett hinder; det kan finnas bra idéer för energieffektivisering som man inte vill dela med sig av på grund av risken att andra drar vinning av idén. Den hårda konkurrensen gör det också svårt att ställa krav på kunderna; kräver man att de ska planera längre i förväg, eller betala de miljöavgifter som faktiskt finns för vissa onödiga transporter, så kommer de troligen bara att vända sig till en annan transportör som inte tillämpar miljöavgifterna eller accepterar senare beställningar. Leveranser av varor som beställs på internet av privatpersoner skulle också bli effektivare transportmässigt om folk var beredda att vänta längre på varorna så att logistiken kunde optimeras, men i dagens samhälle är vi vana vid att saker ska gå fort och vara billigt så det är svårt att få till en förändring.

En del transporter på ön kommer också från fastlandet eller andra länder, vilket försvårar för en total omställning. Ytterligare ett problem som lyfts är att tekniken i lastbilar och bussar inte kommit lika långt som i el- och gasmotorer i personbilar. När det gäller el så finns det även en problematik i att öns elsystem kan ha begränsningar, vilket kan göra det svårt att ställa om en stor andel av fordonsparken till eldrift. En möjlighet finns dock i att eventuell överskottsel som produceras på ön skulle kunna lagras i elbilar som kan laddas under tider på dygnet när elförbrukningen i övrigt är låg. En positiv aspekt är att den största andelen el på Gotland är grön, d.v.s. producerad från förnybara källor.

Visby innerstad har diskuterats utifrån att det där finns goda förutsättningar för ett system med mer samlastning och leveranser med mindre elfordon, på grund av de korta avstånden, de smala gatorna och det stora antal restauranger och butiker som ligger i området. En möjlighet för en omställning skulle också kunna vara införande av en miljözon i området, som skulle begränsa vilka fordon som får framföras där. Ett hinder i sammanhanget är det stora antalet leverantörer som har kunder i innerstaden och som skulle behöva samverka i ett sådant system utan att bli negativt påverkade konkurrensmässigt. Ett annat hinder är att krögarna är vana att beställa varor i sista minuten, vilket ger onödiga körningar för småsaker, och i vissa fall kan ha svårt att planera verksamheten i detalj då det inte alltid går att förutspå hur många kunder man kommer att få.

Ett nationellt problem är att det idag blir dyrare totalt sett att köra på biogas jämfört med fossila bränslen, samt att bilarna har ett lågt andrahandsvärde och långa avskrivningstider. En möjlig lösning för detta skulle kunna vara att även företag får ett stöd eller en premie för att investera i klimatsmarta fordon, på samma sätt som privatpersoner får. Det behöver i så fall vara stöd där man bara behöver uppfylla ett antal krav och skicka in ansökan, så att inte onödig tid läggs på att söka stöd som t.ex. bara ett visst antal företag kan få. Idag upplever aktörerna att biogas är en riskabel investering, på grund av att man inte vet hur marknaden kommer att se ut framöver och det skulle vara väldigt dyrt att ”ställa tillbaka” om man väl ställt om till biogas. Det är också dyrt att investera i biogasteknik vilket gör produktionskapacitetens utveckling långsammare än önskvärt.

Trots det finns det goda möjligheter att expandera biogasproduktionen på ön, bl.a. genom att lokala företag redan fått stöd från Klimatklivet för nybyggnation och kapacitetsutökning. Då dansk biogas subventioneras och har kommit att ta över mer och mer i södra Sverige finns en oro över att den svenska marknaden inte kommer att hänga med eller att den danska biogasen tar över även på Gotland.

Det är inte bara biogas som är dyrare än fossila bränslen, utan samtliga biobränslen kostar mer, trots att de till viss del subventioneras. Från den 1 juli 2018 införs en reduktionsplikt i Sverige som innebär att företag som distribuerar diesel eller bensin måste blanda i en viss mängd biobränsle för att minska klimatpåverkande utsläpp. För diesel innebär det att de måste blanda i biobränslen i tillräcklig grad för att minska utsläppen med 19,3 %. Samtidigt tas subventionerna/skattelättnaden för biodrivmedel bort, vilket med stor sannolikhet kommer att få bränslepriserna att skjuta i höjden och kan innebära ett hårt slag för åkerinäringen.³⁵ Även om förnybara drivmedel som HVO kommer att finnas kvar på marknaden för de som vill köra helt fossilfritt så ökar reduktionsplikten risken för att det inte kommer att räcka till alla som vill ha det. Enligt uppgifter från Region Gotland så har deras leverantör av HVO uttryckt att de inte kommer att klara leveranserna efter 1 juli, då den mesta HVO kommer att behövas till inblandning i vanlig diesel. Detta kan innebära stora problem för en omställning på Gotland eftersom HVO idag är det enklaste alternativet till fossil diesel. En förhoppning är att vätgasproduktion och lagring ska utvecklas och möjliggöra en större användning av vätgas som fordonsbränsle. Än så länge finns det inget större utbud av vätgas och kostnaden är hög.

Yrkeskompetensbevisen (YKB) och de utbildningar som ingår i dem upplevs på många håll som problematiska av företagen. Dels eftersom det blivit svårare att få tag i vikarier, då endast de som aktivt arbetar som chaufförer har uppdaterade YKB, men framförallt eftersom utbildningarna inte upplevs ha någon större positiv effekt utan ofta bara "sitts av". Det uppges handla om främst teoretiska utbildningar, med många gånger irrelevant eller otillräckligt innehåll. Det finns dock möjligheter med YKB också - om utbildningarna förbättrades och blev mer relevanta samt i vissa delar mer praktiska så skulle de bättre bidra till mer kompetent personal. De skulle t.ex. kunna inkludera praktiska prov i bränslesnål körning.

Energimyndigheten har fått i uppdrag att utföra en förstudie om energiomställning på Gotland, som ska redovisas 30 mars 2018. Beroende på vad förstudien kommer fram till och vad som därefter beslutas så kan uppdraget innebära en möjlighet för Gotland att ligga steget före när det gäller energiomställning och energieffektivisering, t.ex. genom att politiska beslut som gynnar denna utveckling fattas i högre grad eller att en del testverksamheter förläggs till ön. En möjlighet som diskuterats i samband med Energimyndighetens uppdrag är möjligheter med power-to-gas, att producera mer biogas på Gotland med hjälp av överskottsel från vindkraft. I detta sammanhang har energilagring med vätgas kommit upp som en möjlighet, och fordon med bränsleceller har lyfts som en framtida möjlighet.

Flera respondenter har poängterat möjligheten att hamnarna runt ön skulle kunna nyttjas bättre för tunga transporter, särskilt till och från de stora industrierna. Både i hamnarna

³⁵ Winiger, Tove. 2017

och inom industriområden kan transportband också användas i högre utsträckning, vilket är betydligt mer effektivt än att ha bilar som kör. Lastbilar skulle även kunna köra med mer vikt och på så sätt spara in körningar och förslag har därför lagts fram om att Gotland skulle kunna gå före resten av landet med att införa en högre gräns för maxvikt på 74 ton, så kallad High Capacity Transport.

Kopplat till bygg och anläggning så finns det hinder i problem med schaktmassor som måste transporteras till fastlandet på grund av att deponierna på ön inte får ta emot dem. Samtidigt har det lyfts att det finns deponier på ön som ska sluttäckas i framtiden och att det kan bli svårt att få ihop tillräckliga massor till det, vilket öppnar för frågor om varför tidsramen inte ändras så att dagens massor kan deponeras lokalt. Kravet på att alla massor ska deponeras i kombination med brist på lokala deponier leder till ett stort antal transporter till fastlandet, samtidigt som risken för att massor dumpas på fel ställen är stor. En möjlighet i detta sammanhang är en utökad användning av drönare och 3D-mätning vid schaktning, vilket minskar mängden massa som behöver fraktas och därmed även bränsleåtgång och utsläpp av växthusgaser. En annan möjlighet ligger i att använda massorna på plats i högre grad, t.ex. jordmassa som pulkabacke i ett nybyggt bostadsområde uppgrävd asfalt som återvinns och blir till en ny väg. Detta är saker som gotländska aktörer redan arbetar med, men de anser att det behövs en större efterfrågan från kunderna för att det ska fungera fullt ut.

Ytterligare en möjlighet som diskuterats handlar om privata transporter och ett sätt att få fler att välja bort bilen. Region Gotland har t.ex. ett antal gasbilar som personalen kör med under arbetstid. För att få fler att köra gasbil, och kanske rentav att inte äga någon egen bil, skulle de kunna ha en bilpool där privatpersoner kan boka dessa bilar utanför arbetstid. Det har poängterats att även andra myndigheter har chansen att leda vägen för samhället genom att köpa in fordon som drivs på gas och el och låta dessa ingå i en bilpool. Ett annat sätt att få fler att avstå bilresor är att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken. Detta skulle kunna göras genom förbättrade kollektivtrafiklösningar som gör det lättare för människor i glesbygd att resa kollektivt, samt genom informationskampanjer eller erbjudanden som är ekonomiskt lockande för resenärer. Det finns även utvecklingsmöjligheter inom taxiverksamheten vad gäller erbjudande av delade resor och flexibla restider, vilket skulle minska antalet separata persontransporter.

Ett stort hinder för en omställning är människors, och kanske framförallt fordonshandlares, skepsis mot ny teknik och nya lösningar. Det krävs en ändrad attityd från allmänheten för att verkligen uppnå en förbättring – om alla tänker individualistiskt och prioriterar snabba transporter och egna taxiresor framför miljöaspekter så kommer marknaden att fortsätta möta kundernas efterfrågan. Här finns möjlighet att sprida kunskap och föra en dialog mellan verksamhetsutövare och kunder för att åstadkomma en attitydförändring genom bl.a. föreläsningar och workshops. I detta sammanhang kan t.ex. företag som producerar biogas på Gotland tänka sig att delta i evenemang och informera om produktionen och möjliga användningsområden för biogas, såsom fordonsbränsle. Respondenterna anser även att det är viktigt att informationsevenemang lyfter vanliga människor från branschen som berättar om sina erfarenheter, snarare än forskare eller överentusiastiska miljökampare.

Samverkan mellan beställare och utförare av transporter

Region Gotland är en viktig aktör som beställer en stor del av öns transporter. Flera aktörer har pekat på problem i kontakten med Region Gotland både gällande upphandlingar och andra frågor, såsom avfallshantering/deponier och återvinning. Ett stort problem upplevs vara att kommunen inte tar tillräcklig hänsyn till miljö och andra viktiga aspekter i sina upphandlingar, utan endast fokuserar på priset. Region Gotland uppger i sin tur att de har miljökrav i många upphandlingar, men att det är olika aspekter som får styra i olika sammanhang. Flera aktörer anser att kommunen låst sig vid att biogas ska användas, istället för att låta marknaden styra vilka förnybara bränslen som ska brukas. Detta leder till höga kostnader och försvårar för de lokala företagen i upphandlingar. Företag upplever också att de inte får tillräcklig respons när de ber kommunala tjänstemän om råd och att det inte finns någon större vilja från kommunens sida att samarbeta. De känner att de som företag med kunskaper om branschförutsättningar inte har något inflytande, utan att de helt enkelt får foga sig i vad kommunpolitiken och de kommunala tjänstemännen prioriterar. Även entreprenad- och byggföretagen upplever att de mjuka värdena, såsom miljö, inte värderas i upphandlingar utan att det är ekonomin som styr. Det finns en medvetenhet om att lagen om offentlig upphandling (LOU) begränsar en del beställares möjligheter att prioritera andra aspekter än de ekonomiska, och samtliga respondenter har uttryckt att lagens utformning skulle behöva ses över. De beställare som inte styrs av LOU anser transportföretagen däremot att de kan påverka i större utsträckning, även om många privata företag givetvis också är fokuserade på just kostnader.

Både för taxi- och bussbolag finns möjligheter till effektivisering genom större dialog med kunderna. Dessa företag skulle kunna ha som rutin att fråga kunderna vid beställning om de kan tänka sig att dela taxi eller buss med andra och/eller vara flexibla med sin restid. För taxi skulle dessa val även kunna finnas vid beställningar på hemsidor eller i appar och underlätta för kunderna att göra miljövänligare val. För de företag som utför kollektivtrafik, färdtjänst och sjukresor etc. finns också möjlighet till effektivisering genom ökad dialog med Region Gotland, som bestämmer hur upphandlingskrav utformas. Det är svårt för dessa företag att göra kostsamma satsningar för energieffektivisering och minskade utsläpp som inte ingår i upphandlingskraven, eftersom kostnaderna måste hållas nere för att de ska få bedriva trafiken överhuvudtaget.



Vilka krav beställare ställer på transporter varierar stort, från endast kvalitetskrav till specifika miljökrav. Alla respondenter är överens om att det är hos beställaren som kostnaden måste hamna om denne har miljökrav på transporterna. Då även beställare är hårt styrda av sina ekonomiska förutsättningar så är det många som inte ställer några krav alls på sina leverantörer. Det finns dock även kunder som ställer krav på transporter, t.ex. gällande Euro klassning eller val av bränsle. Region Gotland kräver fordon med som lägst Euroklass 4, medan t.ex. SKANSKA och Schenker har krav på Euroklass 3. Samtidigt som det ses som positivt att kunderna ställer krav på Euroklassning och hjälper till att driva utvecklingen framåt så anser många att kraven på Euro 3 är för låga och därmed verkningslösa.

När det gäller krav på bränsle har SKANSKA lyfts fram som ett gott exempel. SKANSKA har en miljöpolicy och specifika miljökrav på sina leverantörer, och i vissa projekt väljer de att ha ännu hårdare krav såsom att endast HVO ska användas i alla fordon som arbetar med ett bygge. De gör en klimatkalkyl i alla projekt värda över 5 miljoner kronor och diskuterar utifrån denna med kunden om huruvida de vill minska utsläppen genom olika åtgärder. Företaget har ett ambitiöst mål om att ha en klimatneutral värdekedja år 2050. Eftersom transporter ingår i företagets värdekedja så är det en av flera saker man arbetar med, och de ska t.ex. testa en elektrifierad bergtäkt under 2018 – dock inte på Gotland.

Även byggföretaget Wisab ställer vissa krav på sina transportörer. De använder sig i sina transporter av betongprodukter främst av ett åkeri som har en Euro 6 och två Euro 5 klassade dragbilar och de har en gräns på maximalt en minuts tomkörning på byggena – något som inte upplevts som ett problem för åkeriet eftersom de redan har som rutin att stänga av motorerna så fort de inte behövs. Däremot är det en stor del av byggföretagets leveranser som sköts av andra transportföretag, på uppdrag av underleverantörerna. Där uppger Wisab att de inte har någon större insyn eller påverkansmöjlighet avseende hur transporterna sköts. Att titta närmare på leverantörskedjan och även ställa krav på de transporter som ingår i den kan därmed vara av stor vikt för företag som vill förbättra sitt miljöarbete.

Planeringen inför transporter ser väldigt olika ut inom olika verksamheter. Vad gäller större byggen så görs en materialplanering långt i förväg så man vet ungefär vad som ska transporteras när över ungefär två månaders tid. SKANSKA poängterar att utvecklingen inom branschen kräver bättre tidsplanering och att de har tjänstemän på byggena som endast sköter planering och samordning, vilket underlättar för transportföretagens planering i nästa led. Däremot kan väder och vind eller andra oförutsedda händelser påverka så att en del transporter får planeras om, men oftast är det inga större ändringar, menar respondenterna från byggsidan. Transportsidan ger dock en annan bild och upplever att det ofta förekommer ändringar och beställningar i sista minuten. Representanten för SKANSKA anser att de kan bli bättre på att informera leverantörerna om när de behöver ha vissa saker - ibland är det inte alls bråttom men det körs ändå ut en stor lastbil för att lämna en liten vara, istället för att vänta tills fler saker ska levereras och slå ihop transporterna. Detta kan dock ha att göra med vilket företag som levererar varan. Vissa transportföretag, som DHL och Schenker, kör linjetrafik på vissa sträckor och måste köra oavsett hur liten lasten är. Om dessa företag levererar gör det således ingen

skillnad för transportplaneringen om beställaren informerar om när varan behövs eller inte.

Ett problem som tagits upp under intervjuerna är att det kan vara ont om plats på byggen, vilket kan leda till att leveranser som kommer inte kan lossas utan transportören får ibland komma tillbaka vid ett senare tillfälle. Här finns det möjligheter att förbättra planeringen på byggarbetsplatser och kommunikationen såväl på byggen som mellan byggföretag och transportör – om leveranser stäms av nära inpå så minskar risken för att behöva köra dubbla turer med samma last. Transportföretag säger att de skulle kunna kartlägga onödiga körningar som utförs till följd av dålig planering och visa kunderna, eller till och med ta en extra avgift för sent beställda leveranser, men det finns en rädsla för att kunderna skulle ta illa vid sig av sådan redovisning och i värsta fall vända sig till en konkurrent vid nästa uppdrag.

Samarbetet mellan bygg- och entreprenadsidan och transportföretagen uppges fungera bra i länet, liksom samarbetet mellan industrier och transportörer. Vikten av att sprida mer information och engagemang till beställare och till allmänheten har ändå lyfts av flera aktörer även inom dessa områden, då branschen inte klarar att ställa om till ett energieffektivare system helt på egen hand.

Intresset för energieffektivisering hos de gotländska transportföretagen

Under intervjuerna har det framgått att många aktörer på Gotland har ett intresse för miljö- och klimatfrågan och flera har ISO 14001 miljöcertifiering. De som har certifierat sig upplever att det varit positivt för verksamheten och dessutom skönt att granskningar utförs av utomstående, eftersom det kan bli slitningar mellan personal och chefer när bara cheferna granskar arbetet. Samtliga aktörer som deltagit i förstudien har uttryckt ett intresse för att delta i ett transportprojekt. De har dock poängterat att projektet behöver ha tydliga spelregler så att alla som går med vet vad som gäller och att det måste vara långsiktigt. Inställningen till en mötesplats för nätverkande har varit försiktigt positiv, med reservation för att konkurrensen mellan företagen innebär att de inte kan lägga alla kort på bordet utan måste bevara sin integritet. Efterfrågan har varit på mer konkreta åtgärder än nätverkande och intrycket är att fler kommer att vara intresserade om de ser möjlighet till konkreta åtgärder snarare än rena informationsåtgärder. Aktörer har också uttryckt en önskan om att större kunder ska inkluderas i projektet, dels för att kunderna ska kunna ta del av information och öka dialogen, samt för att kunderna i sin tur ska kunna sprida information om projektet vidare.

Företagen har tillfrågats om vilken potential de ser inom de moduler som projektidén byggts kring. Vid förstudiens början fanns fem moduler som lyftes och diskuterades utifrån att de skulle kunna ingå i ett framtida transportprojekt. Efter ett antal intervjuer gjordes dessa moduler om något, utifrån vad aktörerna lyfte som minst respektive mest intressant att arbeta med, vilket ledde till sex olika moduler. Det är väldigt stora skillnader mellan företagen när det gäller hur mycket de har arbetat med dessa delar, vissa har redan förbättrat sig inom alla områden medan andra inte ens börjat tänka på dem.



Logistik och transportplanering

Det finns stor potential att förbättra logistiken genom mer samordning av transporter. Till viss del kan det även finnas potential till förbättring genom ruttoptimering, men flera aktörer har lyft att Gotland är så pass litet och att chaufförerna har väldigt god lokalkännedom så med stor sannolikhet väljer de redan effektivaste körsträckor. Aktörerna är högst medvetna om att det ligger i allas intresse att åka så korta sträckor som möjligt med så få bilar som möjligt, så de planerar transporterna så effektivt de kan. Däremot beställs många transporter samma dag som de ska köras, vilket försvårar för planeringen. De rutter som körs i linjetrafik, d.v.s. regelbundna körningar på specifika sträckor, har lyfts som lämpliga att ruttoptimera, då det är relativt enkelt att se över och planera in optimala stopp för tankning, raster etc. på dessa kända sträckor. Ett sätt att både planera och optimera rutter är att skaffa ett digitalt planeringsverktyg som bidrar till att transporterna får så hög fyllnadsgrad som möjligt på så långa sträckor som möjligt. Inget av de intervjuade företagen har hittills investerat i en sådan digital lösning. Keges grosshandel i Visby använder dock sedan 2-3 år tillbaka ett digitalt system för att effektivisera sin transportplanering, om än inte optimera rutterna. Systemet de använder är webfleet från Tom Tom, där man betalar en månadsavgift som varierar beroende på vilka tjänster man vill använda. Det gotländska företaget har satt in GPS-sändare i 15 lastbilar och transportplaneraren kan med hjälp av dessa se var alla bilar är i realtid, vilket underlättar när beställningar av leveranser kommer in under dagen. Det går även att lägga till funktionen ruttplanering i systemet, men enligt Keges kostar denna funktion för mycket för att det ska vara möjligt för dem att använda den i dagsläget. Den generella uppfattningen hos de gotländska företagen är att digitala planeringsverktyg kostar mer än de ger, då de flesta transporter körs på välkända sträckor och chaufförerna har god lokalkännedom.

Möjligheter till ökad samlastning har diskuterats och förslag har lyfts om att ha en samlastningscentral eller omlastningscentral i Visby, åtminstone för Visby innerstad där många restauranger och butiker får sina varor levererade. Om det skulle bli en samlastningscentral/omlastningscentral för innerstaden så är ytterligare en tanke att man kan ha mindre ellastbilar och elmopeder som sköter leveranserna dit. På så sätt skulle innerstaden bli en trevligare miljö med mindre buller och renare luft, samtidigt som utsläppen av växthusgaser skulle minska.

En del transporter körs oavsett om de är tomma, halvfulla eller fulla, på grund av avtal med kunder som kräver att det körs vissa specifika sträckor och tider. Dessa transporter är svåra att minska, men eventuellt kan det finnas möjlighet att öka fyllnadsgraden i fordonen om andra företag i högre grad köpte in sig i lasten. En sak som diskuterats är en hemsida eller app för samlastning, där man kan fylla i vilka sträckor man ska köra på en dag och hur mycket plats som finns kvar i bilarna, så att andra transportföretag som har mindre leveranser att köra ut kan köpa in sig i transporter som redan går. Ett problem med detta är dock konkurrensen mellan företagen, då många ser det som en risk att den konkurrent man köper leverans av kan komma att ta över kunden. Vissa företag är också låsta till en specifik kund och får då inte sälja lastutrymme till andra.

För taxibolag finns, som nämnts tidigare, potential genom att erbjuda kunder samåkning när de beställer sin resa. Även inom kollektivtrafiken finns potential för ökad samordning mellan olika transportslag, detta är en fråga som Region Gotland arbetar med och eventuellt vill utveckla en app för att möjliggöra.

Val av, utformning av och underhåll av fordon

När det gäller val av fordon så är det dyrt att köpa in nya fordon och att uppgradera en hel fordonspark tar därför lång tid. När företag på Gotland köper nya fordon vill de att dessa körs så mycket som möjligt, vilket innebär att de nya fordonen väljs om man får körningar på fastlandet medan de äldre fordonen i högre grad körs lokalt. I detta finns en risk för att ön blir en "elefantkyrkogård" för gamla fordon med större utsläpp. Trots detta så har de intervjuade transportföretagen relativt många nya fordon med klassning Euro 5 och 6, även om Euro 3 och 4 fordon också finns kvar.

Det finns lastbilar som drivs med gas och några sådana används redan på ön. Upplevelsen är att gasbilarna i stort sett fungerar bra, men att det förekommer mer reparationer på dessa fordon än på dieslbilarna. Ellastbilar finns och sådana skulle troligen lämpa sig bra för trafik inom Visby och på större industriområden. Det finns en oro hos transportföretag över att lastbilar som drivs med el inte kommer att klara full lastvikt eller kyla, samt att laddning kan leda till överbelastade säkringar, problem som inte går att utvärdera förrän sådana bilar körts i den praktiska verksamheten. Ett transportföretag på Gotland har testkört en ellastbil under en sommarvecka och hade mycket goda erfarenheter. Det enda problemet var att den gick för tyst och utgjorde en säkerhetsmässig risk i trafiken. Det är svårt att få tag på ellastbilar då de inte släppts på marknaden helt och hållet. Den ellastbil som körts på Gotland var en e-truck från EMOSS i Nederländerna, som bygger om vanliga lastbils drivlinor till eldrift. Dessa är lättare att få tag på än nyproducerade ellastbilar, men även de är för dyra för att de flesta transportföretag ska ha råd att investera i dem.

Vad gäller bussar så ställs ofta hybridbussar ut på olika mässor, men intresset för dessa bussar framstår inte som speciellt stort på Gotland. Idag fungerar det bra med biogasbussar i stadstrafiken, men de behöver tankas för ofta för att kunna köra på landsbygden. Elbussar skulle troligen kunna fungera inom Visby, men så länge upphandlingarna inte ställer några krav på eldrift så finns inget incitament för bussbolagen att investera i en sådan lösning.

Taxibolagen på ön kör med såväl fossila bränslen som med biogas och el. Taxi Gotlands erfarenhet av dessa bilar har varit att elbilar inte fungerar i verksamheten då de behöver laddas för ofta. De har testat Teslas bilar som förvisso inte behövde laddas lika ofta, men de ledde istället till överbelastade säkringar och laddboxar. En annan problematik med elfordon som har batterier är att det inte går att bygga hur många som helst, då tillgången på material till batterier är begränsad. Taxibolaget har upplevt att gasbilar inte har varit tillförlitliga utan behövt repareras för mycket. Motorerna i gasbilar måste bytas efter 30–35 000 mil, då taxibilar kör 45 000 mil på bara tre år blir det inte lönsamt att köpa in gasbilar.

Det finns en del stora industrier på Gotland där arbetsmaskiner används flitigt. Arbetsmaskiner används också en hel del vid byggen. Trots att dessa maskiner oftast används inom begränsade områden som är lämpade för eldrift så är det dieselmotorer i maskinerna. Funderingar som tagits upp angående varför eldrift inte används i större utsträckning på ön är att det kan gå åt mer energi totalt sett för att driva fordonen med el jämfört med diesel och att elmotorer är känsligare och lättare går sönder. En idé som tagits upp under intervjuerna är att flera företag skulle kunna gå ihop och investera i t.ex. ett eldrivet arbetsfordon och dela upp användningen av det, för att se hur det fungerar och få bättre beslutsgrund för om man sedan vill investera i egna sådana fordon.



Fordon med hög Euro klassning, ad blue inblandat i tankarna och förbränningsfilter har relativt ”rena” utsläpp, men det går åt mer bränsle i dessa än i de äldre och ”smutsigare” fordonen. Energieffektivitet har alltså inte automatiskt en positiv koppling till minskade utsläpp. Detta är ett problem som aktörerna lyft och som de poängterat att fordonstillverkarna behöver åtgärda, då det inte upplevs som rimligt att det krävs betydligt mer bränsle för att driva ett nytt fordon än ett äldre. Ett annat problem som tagits upp i samband med uppgraderingar av fordonsflottan är vad som händer med de fordon som ersätts. I många fall säljs svenska fordon vidare till andra länder, t.ex. i Baltikum, där de fortsätter att påverka miljön i lika hög grad som innan. Samtidigt kanske de ersätter ännu äldre och sämre fordon även där. En oro finns över att vi i Sverige skaffar nya fordon utan att reflektera över den totala miljöpåverkan som detta ger, till exempel har utvinningen av metall till fordon stor miljöpåverkan och det vore ur det perspektivet kanske bättre att köra gamla fordon tills de är helt slut istället för att ersätta dem när de har halva livstiden kvar. En av respondenterna menar därför att livscykelanalyser skulle behöva tas in mer i beslutsfattarnas resonemang. Denna problematik är väl värd att fundera över vid byte av fordon och eventuellt öppna mer för att bygga om motorer i befintliga fordon istället för att byta ut dem helt och hållet.

Utformningen av fordon påverkar i hög grad bränsleförbrukningen, men det är dyrt att byta ut en hel fordonspark så att den blir mer aerodynamisk. Det finns en potential i att bygga om fordon till att bli mer aerodynamiska till en relativt låg kostnad och minska bränsleförbrukningen avsevärt, men det är inget som de gotländska aktörerna testat. Några respondenter har poängterat att fordon idag byggs för att vara aerodynamiska men att man ofta sätter på extra lampor och andra tillägg som ger extra luftmotstånd.

Service och underhåll på fordon sköts i de flesta fall av externa verkstäder och samtliga transportaktörer har uppgett att de har rutiner för att se till att underhållet utförs i rätt tid. En sak som lyfts är hur viktigt det är att ha bra däck som även tillverkas på ett miljömässigt bra sätt, då förbrukningen av däck är hög i branschen. En sak som företagen själva kan bli bättre att hålla koll på är att däcktrycket är bra hela tiden, då detta har stor påverkan på bränsleförbrukningen.

Val av bränsle

En sak som tagits upp av flera respondenter är att alla bränslen kommer att behövas framöver och det gäller att anpassa valet av bränsle till rätt område, t.ex. kan det passa bra med eldrift i stadsnära trafik medan gas och HVO lämpar sig bättre för transporter som går längre sträckor.

Det finns en viss skepsis mot förnybara bränslen på många håll, vilket eventuellt kan härledas till problem som uppstått i användning av RME. Flera aktörer har nämligen uppgett att dagens motorer är för känsliga för att klara av RME och att filter många gånger sotas eller sätts igen av bränslet, som blandas in i fossila bränslen idag.

HVO har visat sig vara ett relativt populärt bränsle på ön, och de företag som kör mycket med det har inte upplevt några problem i hanteringen. Ett av företagen har helt ställt om till HVO och flera andra kör till stor del på bränslet. En oro finns dock över att det är en begränsad resurs som inte räcker till alla. Medvetenheten är också stor om att restprodukter från palmolja är en komponent i en del HVO, vilket skapar en viss

tveksamhet till att öka användningen av bränslet. Aktörer från ön har varit i kontakt med Preem och försökt få hit HVO100 som inte har några palmoljerester i sig, men det arbetet har hittills inte varit framgångsrikt. Det finns också de som inte velat prova HVO eftersom det innebär en högre kostnad än fossil diesel, samt de som inte vågat prova eftersom de hört ryktas att filter på vissa bilar satts igen vid användning av HVO. Enligt respondenterna ligger det viss sanning i det då gamla bilars packning inte var tillräckligt bra, men det är inte ett problem i nyare fordon och även i de gamla är det billigt och enkelt att byta packning innan man går över till HVO. Energibolag som säljer HVO garanterar också att bränslet ska fungera lika bra som diesel, så skulle något gå fel på grund av bränslet ska de stå för kostnaden, vilket företagen upplever som en trygghet.

För arbetsmaskiner som arbetar i täkter så blir det alldeles för dyrt att köra på HVO, eftersom vanlig diesel är skattereducerad i denna användning. Det har poängterats att skattereglerna även ställer till det för nya bränsleval inom tillverkningsindustrin, där fossila bränslen också är skattebefriade. Arbetsmaskiner kan i viss mån lämpa sig bra för eldrift, men aktörerna uppger att utbudet på lämpliga maskiner med eldrift är tunt. En annan svårighet är att många arbetsplatser för maskiner ligger där det inte finns någon tillgång till el, varför det krävs flera olika alternativ till fossila bränslen beroende på vilken typ av arbete som ska utföras.

Körsätt

Individuellt körsätt påverkar bränsleåtgången betydligt, men det är svårt att mäta och jämföra på ett rättvist sätt på grund av att man kör olika sträckor och med olika lastvikt. En formel för mätning som inkluderar lastvikt, fyllnadsgrad, körningstyp (stad, motorväg), körstil, motor och fordonets luftmotstånd etc. skulle behöva användas, men det anses ta för mycket resurser att följa upp körningen även med en sådan formel. Det uppges vara kostsamt att bara spara och följa upp loggar över bränsleförbrukning, vilket innebär att många inte ens gör det. De som arbetat med uppföljning av bränsleförbrukningen på individnivå har uppgett att när man slutar med det så ökar den totala förbrukningen ofta relativt snabbt, vilket tyder på att det fungerar väl med uppföljning som synliggörs.

En del respondenter anser att chaufförerna redan har väldigt goda kunskaper i sparsam körning genom YKB-utbildningarna, medan andra lyft att dessa utbildningar oftast är teoretiska och inte följs upp med några körprov. De flesta bedömer att det finns en stor potential att minska bränsleförbrukningen genom att satsa mer på sparsam körning och t.ex. anordna interna tävlingar eller någon typ av ekonomisk bonus för de chaufförer som kör mest effektivt.

Tomgångskörning kan vara en bov när det gäller bränsleförbrukning på grund av körsätt. När det gäller arbetsmaskiner så har de dock i de flesta fall automatisk avstängning, vilket minskat bränsleförbrukningen märkbart i en del verksamheter. Det finns värmare i hytterna som också drivs med diesel, men det går åt betydligt mindre diesel för att hålla dessa igång än hela maskinen. Hur mycket transportfordon går på tomgång är oklart, men det uppges vara en viktig aspekt att titta på i arbetet mot energieffektivare transporter. Även lastning och lossning av gods har stor påverkan för såväl bränsle- som tidsåtgång. En av respondenterna har i det sammanhanget pekat på att de stora beställarna, bl.a. Region Gotland, bör planera bättre inför mottagandet av leveranser på t.ex. skolor och

äldreboenden, så att det går smidigt och effektivt för bilar att komma in och lossa lasten samt att få med sig returgods. I flera fall tvingas transportföretag köra två vändor för att lämna och hämta last på samma ställe trots att det skulle klarats i en vända om utrymmen för last och lossning planerats bättre.

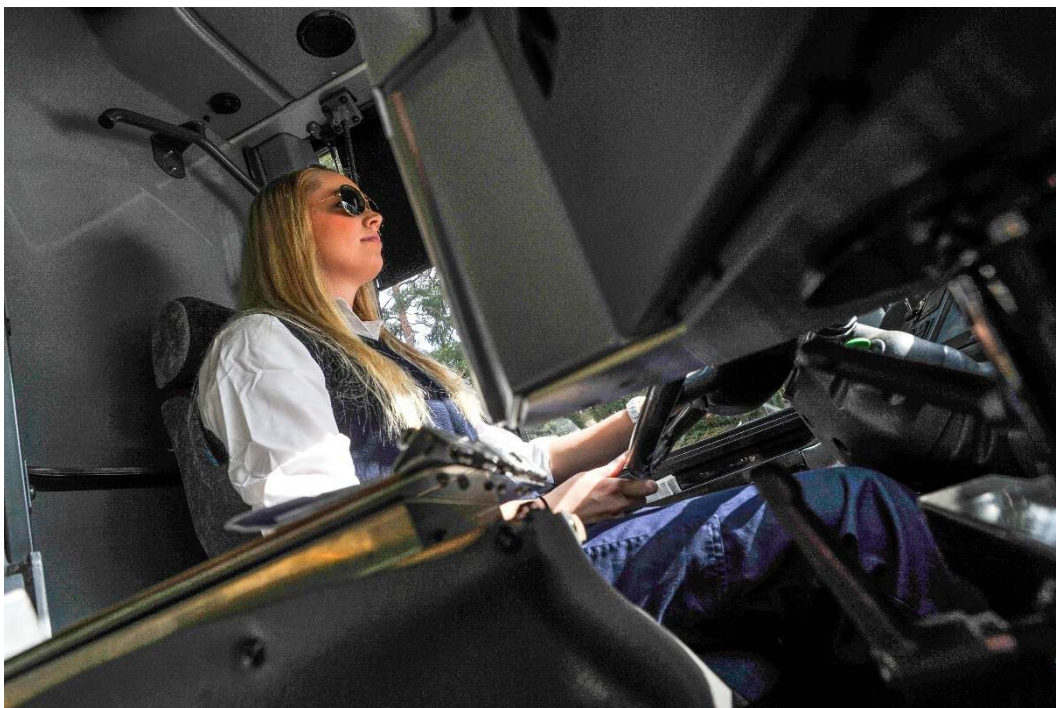
Garage och lokaler

De flesta företag som intervjuats har redan gjort någon form av energieffektivisering i sina lokaler, t.ex. genom att installera byta värmesystem eller LED-lampor och rörelsedetektorer som styr belysningen. Hur mycket effekt detta haft på kostnaden för el varierar, men andra fördelar har lyfts fram, såsom bättre arbetsmiljö och minskad brandrisk. Vissa företag har även elstolpar för morvärmare till sina fordon vilket de bedömer sparar en hel del utsläpp av växthusgaser. Det har lyfts under intervjuerna att det kan vara intressant att kartlägga energiförbrukningen i garage och lokaler, men att det troligtvis inte är här de stora besparingarna kan göras.

För entreprenadföretag uppges det eventuellt finnas större potential till energieffektivisering i lokaler procentuellt sett än vad det finns för transportföretag, där en ännu större del av verksamhetens energiåtgång utgörs av bränsleförbrukningen.

Uppföljning och systematik

Det upplevs på många håll som svårt att hinna med uppföljning av t.ex. bränsleförbrukning per förare, då man ofta har fullt upp med att få runt den dagliga ruljangsen. Respondenter har uppgett att de kan logga förbrukning, sträcka och vikt på sina transporter för att kunna jämföra mellan chaufförer, men att de skulle behöva mer resurser för att följa upp uppgifterna ordentligt. Behovet av mer uppföljning verkar finnas inom alla verksamheter som ingått i förstudien. Det har visat sig vara stora skillnader i hur företagen arbetar med energi- och klimatfrågor, då vissa har miljöcertifierat sig och arbetar med systematisk förbättring medan andra säger sig inte hinna med dessa frågor överhuvudtaget. Verktyg och system för uppföljning som är enkel att utföra och inte tar för mycket resurser efterfrågas.



Jämställdhetsperspektivet

Totalt sett så utgör kvinnor knappt 10 % av de anställda hos de intervjuade transportföretagen. Ungefär hälften av dessa kvinnor arbetar som chaufförer och hälften med administrativa uppgifter. Fördelningen mellan företagen är dock väldigt ojämn, till exempel har ett av de mindre företagen 25 % kvinnliga chaufförer medan ett av de större bara har 2 %. Gemensamt för alla är att de har betydligt fler manliga chaufförer än kvinnliga. Erfarenheten hos de flesta är att det går lite långsammare med kvinnliga chaufförer men att de inte kör sönder eller sliter på fordonen lika mycket som manliga chaufförer, samt att det blir "mer rätt". Unga killar upplevs vilja köra lite fortare och tuffare, vilket både är mindre bränsleeffektivt och leder till fler skador på fordonen. Andra uppger att de inte sett någon skillnad mellan könen vad gäller körsätt men att de ändå upplever det som positivt att ha en jämn könsfördelning och strävar mot detta. Transportföretagen vill gärna anställa fler kvinnliga chaufförer, men uppger att det är väldigt få som ansöker.

Ett företag lyfte att en viktig aspekt vid rekrytering är att chaufförerna pratar bra svenska, eftersom jobbet innebär en hel del kundkontakt. Samtidigt poängterade ett annat företag med liknande transporter att de anställt en chaufför som inte kunde svenska alls utan pratade engelska med kunderna och att detta fungerade jättebra. Även när det gäller aspekter som ursprung och språk så ser aktörerna alltså lite olika på frågan. Det som är gemensamt här har varit att alla säger sig rekrytera personer efter deras personlighet och kompetens snarare än med hänsyn till kön eller ursprung.

Vilka åtgärder är relevanta för ett transportprojekt på Gotland?

Relevanta åtgärder för ett transportprojekt som tagits upp under förstudiens genomförande är: ökad samlastning och/eller omlastning – särskilt för Visby innerstad, en app/hemsida som kan bidra till förbättrad logistik, samarbete och transportplanering, informationsåtgärder såsom föreläsningar och workshops, tester av olika fordon i den praktiska utövningen av verksamheten, en ”prova-på” dag inom avspärrat område där intresserade får prova att förflytta ett stort ekipage för att öka intresset för branschen hos kvinnor och unga, test av High Capacity Transports, studieresa för upphandlande myndighet till t.ex. Göteborg eller Värnamo för att se hur det fungerar med elbussar, nätverkande och erfarenhetsutbyte mellan aktörer inom branschen samt mellan transportörer och beställare, energikartläggningar av hela verksamheterna, hjälp med system för uppföljning av körsätt, testa ruttoptimeringssystem, stöd för ansökningar om t.ex. klimatklivet eller energikartläggningsstöd, förbättringsåtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, samt undersökning av möjligheter med vätgas inom transporter.

Vilket stöd behöver företagen för att effektivisera sin energianvändning?

Att utföra energikartläggningar, som inte bara inkluderar garage och lokaler utan analyserar hela verksamheten och ger förslag på åtgärder, har setts som en möjlighet till effektivisering där det behövs stöd för att utföra själva kartläggningen, då företagen har svårt att ta sig tid till fler arbetsuppgifter. Det finns ett energikartläggningsstöd att söka hos Energimyndigheten för att utföra själva energikartläggningen, men när en sådan är gjord behövs konkret rådgivning för att företagen ska kunna utveckla effektiva handlingsplaner. Respondenterna har uppgett att de behöver stöd från Länsstyrelsen och andra myndigheter när det gäller att ansöka om stöd, t.ex. energikartläggningsstöd eller åtgärder inom Klimatklivet. Klimatklivet ses som ett bra stöd, men tidskrävande att ansöka, samtidigt som företagen inte har resurser för att engagera sig i en ansökan som eventuellt inte blir beviljad. Önskemål har lyfts om att Länsstyrelsen skulle ansöka om en större pott pengar för klimatförbättrande åtgärder och sedan fördela ut den till olika mindre företagsinvesteringar. Aktörerna har också efterfrågat större stöd från Region Gotlands sida avseende rådgivning om miljöaspekter i verksamheterna och en större öppenhet för dialog.

Stöd efterfrågas också från elproducenterna, med uppfattningen att de skulle kunna vara mer aktiva i att informera om lösningar med eldrift och laddning.

Vilka samarbetspartners kan vara aktuella i ett framtida transportprojekt?

Respondenterna och referensgruppen har lyft en rad olika aktörer som potentiellt skulle kunna vara samarbetspartners i ett transportprojekt, inklusive de själva. De som diskuterats är Region Gotland, Gotlands Åkericentral, Sveriges Åkeriföretag, Biogas Gotland, Produkt Gotland, bilhandlare och biltillverkare såsom Volvo och Scania, GEAB (Gotlands energibolag AB), de stora industrierna såsom Cementa, Nordkalk och SMA, Uppsala Universitet campus Gotland, Science Park Gotland och Tillväxt Gotland.

Analys

SWOT

Det resultat som redovisats i förstudien visar att det finns en hel del svagheter och hinder för en omställning av transportsektorn på Gotland, främst till följd av det isolerade ö-läget och öns litenhet, svårigheter att samarbeta med kommunen, begränsad tillgång på alternativa bränslen, hård konkurrens mellan de lokala företagen som har en begränsad kundkrets att dela på, samt bristen på unga och kvinnliga chaufförer till tunga fordon. Skatteregler, EU-regler, ineffektiva YKB-utbildningar och höga kostnader för att köra fordon på annat än fossila bränslen har också lyfts fram som problem, men dessa är inte unika för Gotland. I kontrast till lokala svagheter och hinder så har dock en del styrkor och ett stort antal möjligheter kommit fram. Styrkorna inkluderar närheten till allt på ön, den expanderande biogasproduktionen, det till stor del väl fungerande samarbetet mellan beställare och utförare av transporter, hög kompetens inom transportbranschen och ett starkt lokalt engagemang för miljöfrågor. De möjligheter som lyfts fram omfattar många olika områden och inkluderar bl.a. att upphandlingskraven kan förbättras och ta mer hänsyn till sociala och miljömässiga aspekter, att media i högre grad kan sprida information om positiva effekter av åtgärder som görs, att Visby innerstad skulle kunna vara ett lämpligt område för att utveckla samlastning och leveranser med elfordon, utvecklingsmöjligheter för vätgasproduktion som även kan användas i fordon, att Gotland kan testa High Capacity Transport, samt att försöka få till en attitydförändring genom att föra dialog och sprida information till såväl transportköpare som allmänheten.

Där det finns en svaghet eller ett hinder så går det i de flesta fall även att hitta en möjlighet för hur problemet kan motverkas eller lösas. Att Gotland är en ö som är separerad från resten av landet genom Östersjön är dock ett faktum som inte går att ändra på. Fördelen med detta är att det begränsade antalet aktörer och de korta sträckorna kan utgöra en möjlighet för ön att leda vägen mot ett hållbarare transportsystem.

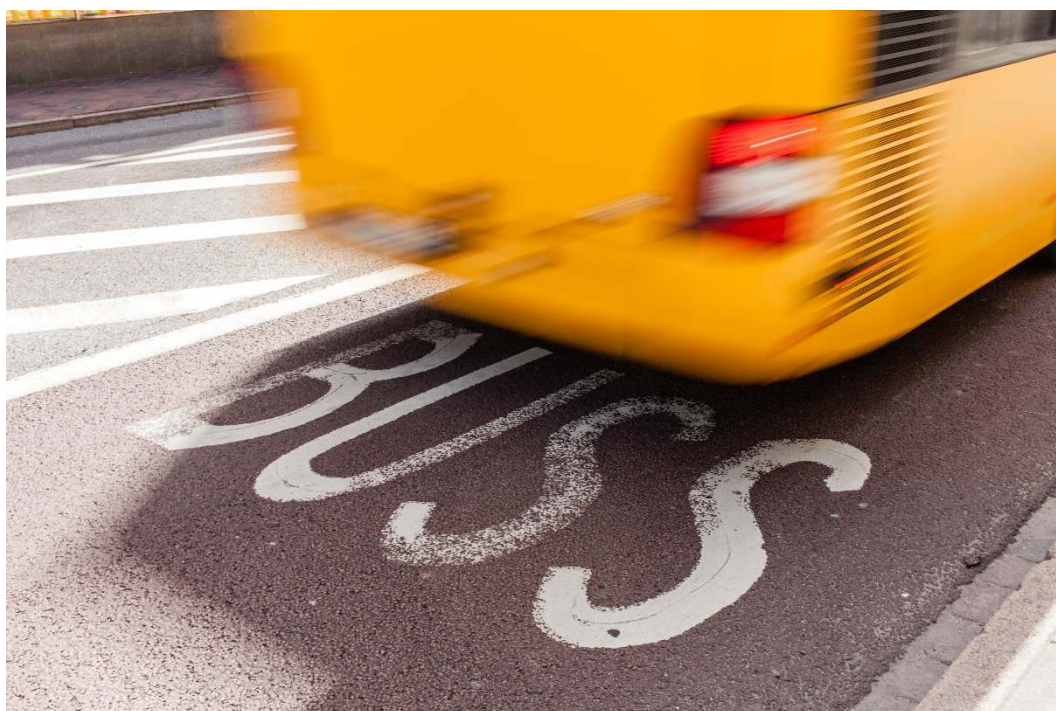
Samverkanspotential

Det har visat sig att det finns ett behov av upphandlingar som tar mer hänsyn till sociala och miljömässiga faktorer och inte bara den kortsiktiga ekonomin. Här har Region Gotland pekats ut som en ledande aktör, med möjlighet att styra över en stor del av utvecklingen genom de krav som ställs i upphandlingarna. Både Region Gotland och andra transportbeställare behöver dock vara beredda att betala den större kostnaden som i många fall uppstår vid hårdare miljökrav. Potential till förbättring i samverkan mellan kund och leverantör finns inom olika typer av verksamheter, såväl mellan byggföretag och transportörer, som kan bli bättre på att kommunicera sinsemellan för att undvika onödiga körningar, som inom taxi- och bussverksamhet där kunder kan informeras bättre om att det kan finnas flera alternativ gällande deras resor. För att uppnå denna potential är det viktigt att sprida information till och föra en dialog med både beställare och utförare av transporter.

Intresset för energieffektivisering

De gotländska transportföretagen som intervjuats har uttryckt intresse för att arbeta med energieffektivisering och att minska sin påverkan på klimatet. Aktörerna har varit relativt samstämmiga gällande vilken potential det finns till förbättringar inom de olika moduler som diskuterats.

1. **Logistik och transportplanering:** Här finns stor potential för utveckling genom bl.a. någon form av digitalt ruttoptimeringssystem, ökad samlastning av gods, samåkning i taxi och ökad samordning inom kollektivtrafiken. Det finns även möjlighet till förbättringar via utformning av last- och lossningsplatser, vilka har märkbar påverkan på hur effektivt leveranser sker.



2. **Val av fordon, utformning av fordon och underhåll av fordon:** Det finns stor potential till förbättring genom val av fordon, där man kan byta till t.ex. el- och gasdrivna fordon eller modernare fordon med mindre utsläpp. Det finns dock en problematik i att en del renare fordon drar mer bränsle, vilket gör att det är viktigt att få information om bränsleförbrukning med i beslutsunderlaget för vilket fordon man köper. Det finns också en oro för att fordon som drivs med el eller gas inte ska hålla lika bra eller kunna gå lika långt och tungt som de som drivs med fossila bränslen. Dessa aspekter behöver undersökas vidare, t.ex. genom att olika typer av fordon körs i de gotländska verksamheterna och deras funktion utvärderas. När det gäller investeringar i ny teknik och nya fordon så kommer det dock alltid att vara en fråga om kostnad i förhållande till risker för företagen, vilket innebär att det inte är särskilt troligt att de väljer att köpa in t.ex. ett elfordon om det saknas påtryckningar från kunder eller politiken. Det finns även potential till energieffektivisering genom att fordon kan byggas om till att bli mer aerodynamiska och att aktörer kan informeras mer om hur extrautrustning påverkar aerodynamiken. Till skillnad från utformning och val av fordon så

verkar underhåll av fordon ha relativt liten potential att påverka företagens energieffektivitet, då detta arbete främst sköts på externa verkstäder och man har rutiner för att service görs i rätt tid. Dock finns det aspekter att titta på även här, t.ex. vilka krav man ställer på verkstäder, vilka däck som köps och vilket däcktryck man kör med.

3. **Val av bränsle:** Val av bränsle är avgörande för hur mycket växthusgasutsläpp som kommer ifrån transporter. Detta hänger till stor del ihop med val av fordon, då många förnybara bränslen kräver speciellt utformade drivlinor. För att gå över till mer förnybara bränslen krävs alltså en hel del investeringar i nya fordon, vilket är en stor möjlighet på lång sikt men inget som kan förväntas ske över en natt. Det saknas idag incitament för att byta bränsle då fossila bränslen är billigare och bränslekostnaderna är avgörande i en bransch med små marginaler och hög energiförbrukning. Trots att flera företag på ön kör med förnybara bränslen till viss del så körs majoriteten av transporterna på fossila bränslen. Fossil diesel kan bytas ut till syntetisk diesel som kan användas i befintliga drivlinor. Dock är syntetisk diesel inte en långsiktig lösning på bränsleproblematiken, då det är en begränsad resurs som inom kort kan komma att bli en bristvara. När det gäller val av bränsle finns det en hel del potential till förbättring i de gotländska transportföretagen. Med risken för att tillgången på syntetisk diesel minskar dramatiskt redan under 2018, på grund av reduktionsplikten, så behöver dock andra alternativa bränslen utvärderas för de gotländska aktörerna.
4. **Körsätt:** Det har visat sig att uppföljning av körsätt på individnivå har en märkbar påverkan på bränsleförbrukningen inom företag. Det finns därmed potential för energieffektivisering genom att öka förarens kompetens i sparsam körning. En annan viktig aspekt gällande körsätt är huruvida man låter motorn stå på tomgång och här verkar det finnas utrymme för förbättring inom många verksamheter. Hur lastning och lossning av gods hanteras är också intressant, både gällande tomgång och med koppling till logistikfrågan.
5. **Garage och lokaler:** Det kan finnas utrymme för energieffektivisering i företagens garage och lokaler, men potentialen här ses som betydligt mindre än inom själva utförandet av transporter eller arbete med arbetsmaskiner. Flera aktörer har redan gjort insatser för att minska energiförbrukningen i sina lokaler och ett av företagen har till och med påbörjat en upphandling av konsult som ska utföra en energikartläggning. Det bör dock poängteras att det finns många aktörer på ön som inte intervjuats i denna förstudie och där potentialen till förbättring kan vara större. Slutsatsen blir därför att det är värt att se över energiförbrukningen i transportföretagens garage och lokaler, men att man inte bör förvänta sig att det är här de största vinsterna kan göras.
6. **Uppföljning och systematik:** Denna modul kopplas främst till körsätt, då det går att mäta t.ex. bränsleförbrukning per förare men det saknas resurser för att följa upp och behandla data. Det har efterfrågats någon typ av system eller extra resurs för att sköta detta, så att bränsleförbrukning kan analyseras tillsammans med

lastvikt och typ av sträcka som körts och individuellt körsätt kan bedömas utifrån flera aspekter. Detta skulle göra det möjligt att t.ex. ge de som kör mest effektivt någon form av bonus och fortbilda de som kör minst effektivt ytterligare. Modulen kan också inkludera mer systematiskt arbete för energieffektivisering och minskade växthusgasutsläpp, såsom att få med dessa aspekter i företagets affärsplan, att ha nedskrivna rutiner för arbetet och regelbundna granskningar av verksamheten. Här bedöms det finnas potential för förbättring inom de flesta verksamheter, särskilt gällande uppföljning av körsätt. De som redan är ISO 14001-certifierade har redan ett system för systematiskt förbättringsarbete, medan andra kan behöva stöd att komma igång med ett sådant.

Jämställdhetsperspektivet

Transportbranschen, liksom bygg- och anläggningsbranschen, är väldigt mansdominerad. I förstudien har det framkommit att det finns kvinnliga anställda inom företagen, men att de är få i förhållande till männen och framförallt finns det väldigt få kvinnliga chaufförer. Vissa respondenter menar att det finns många fördomar och antaganden om kön och att det inte är någon skillnad mellan hur kvinnor och män kör, utan snarare mellan olika individers körsätt. De allra flesta respondenter hävdar dock att det finns märkbara skillnader mellan kvinnliga och manliga chaufförer. Dessa har noterat att kvinnliga förare gör av med mindre bränsle än manliga samt att fordon och utrustning slits mindre när kvinnor kör, vilket får dem att dra slutsatsen att kvinnor kör försiktigare. En viktig aspekt att ta med sig framåt är därför att det kan finnas ett ekonomiskt värde för företagen i att anställa fler kvinnliga förare, som bidrar till både energieffektivisering och minskade reparationskostnader.

Även om företagen gärna vill anställa fler kvinnor så menar de att det inte går, då för få kvinnor söker tjänsterna. Här kan det dock vara av intresse att se över företagens metoder för rekrytering, då platsannonser t.ex. kan utformas för att attrahera olika målgrupper till att söka tjänster. Det kan också vara väsentligt att se över attityder och normer på arbetsplatserna för att säkerställa att kvinnor välkomnas lika mycket som män. På ett av företagen har chefen klagat på att kalendrar med lättklädda kvinnor och dylikt inte accepteras på arbetsplatsen och på just det företaget har man samtidigt procentuellt sett flest kvinnliga anställda av de som intervjuats. Just detta kan givetvis vara en slump, men det är ändå värt att fundera över vilka normer som får råda på arbetsplatserna om man vill locka fler kvinnor till branschen. Det finns potential till ökad jämställdhet inom branschen och ett transportprojekt skulle kunna bidra till detta genom att t.ex. uppmärksamma kvinnliga chaufförers kompetens och vilka behov som kvinnor i branschen har, vilket i sin tur kan leda till att fler kvinnor rekryteras till företagen.

Det finns givetvis utvecklingsmöjligheter i form av kompetenshöjning inom miljöfrågor och bränslesnål körning hos både kvinnor och män, men generellt verkar behovet av detta vara mindre hos kvinnor. Kvinnor är enligt flera studier generellt mer miljömedvetna än män, vilket kan vara en av orsakerna till att de kör på ett annat sätt. Hos transportföretagen upplevs även unga förare som mer miljömedvetna och mer förändringsbenägna än äldre. För att den gotländska transportbranschen ska ha lättare att ställa om till klimatsmarta transportlösningar behövs därmed riktade insatser även till ungdomar inför deras framtida yrkesval, då unga förare är en bristvara på ön.

Vilket stöd som behövs

Aktörerna har pekat på att stöd behövs för att uppnå en energieffektivisering av företagen, från såväl kommunen, länsstyrelsen och andra myndigheter som från energibolag. Dels handlar det om stöd i form av rådgivning och dialog och dels handlar det om stöd i form av pengar till olika åtgärder.

Önskemålet som tagits upp i förstudien om att länsstyrelsen skulle ansöka om en större pott pengar och fördela ut den till olika företag kan vara svårt att tillgodose, då investeringsstöd i regel ska sökas av den som själv ska utföra en specifik åtgärd. Länsstyrelsen tilldelas ibland en pott statliga medel att fördela till aktörer som bidrar till det regionala energi- och klimatarbetet, utifrån vissa kriterier. År 2018 rör det sig här om en liten summa och kriterierna för dessa medel passar inte in på transportföretags åtgärder. Hur det ser ut i framtiden är oklart, men troligt är att eventuella pengar av det här slaget fortsatt avsätts till mer systemövergripande insatser snarare än enskilda företags åtgärder.

Projektstöd får generellt inte användas till att ansöka om andra medel. Ett projekt kan därmed inte hjälpa aktörer att ansöka om investeringsstöd eller energikartläggningsstöd. Viss hjälp med dessa åtgärder ingår dock i Länsstyrelsens ordinarie arbete, så företag kan få stöd den vägen. Det finns däremot en möjlighet att ett större transportprojekt skulle kunna bekosta vissa åtgärder som företag kan testa, såsom provkörning av elfordon eller ett ruttoptimeringssystem för transportplanering. Ett projekt skulle också kunna bekosta rådgivning av energiexperter, som kan stötta företagen i att utveckla egna handlingsplaner och ett systematiskt energi- och klimatarbete, liknande pågående projekt inom företagsnätverk för energieffektivisering, EEnet. Detta skulle ske i form av företagsstöd, som dokumenteras och redovisas hos de individuella verksamheterna såväl som inom projektet. Ett projekt skulle också kunna arbeta mot att öka dialogen mellan kommunen och verksamhetsutövarna, samt få energibolag att medverka i informationsinsatser riktat mot företag. Detta kan göras genom seminarier, nätverksträffar och workshops.

Ett problem som tagits upp under förstudien har varit att kollektivtrafiken har dåligt kundunderlag. Här behöver Region Gotland stöd i att utveckla nya transportlösningar och driva kampanjer för beteendeförändring hos resenärer, saker som är svåra att rymma inom den ordinarie verksamheten.

Relevanta åtgärder och samarbetspartners

En rad åtgärder samt potentiella samarbetspartners för ett transportprojekt har listats under förstudiens resultatdel. Åtgärder som föreslagits inkluderar såväl informationsinsatser och nätverkande som konkreta åtgärder i form av provkörningar av fordon, test av ruttoptimeringssystem och uppföljning av körsätt. Förslagen på relevanta åtgärder som lyfts för ett transportprojekt kommer att diskuteras vidare under nästkommande stycke om vägen vidare.

Flera av de föreslagna samarbetsparterna har redan kontaktats och tillfrågats om intresse för att medverka i ett framtida transportprojekt. Flera har visat intresse för detta och sagt

att de vill bidra i ett sådant projekt, inklusive Region Gotland, Uppsala Universitet Campus Gotland, Tillväxt Gotland, Gotlands Åkericentral och den gotländska grenen av Sveriges Åkeriföretag. För alla ovanstående aktörer gäller att de även kan bidra med arbetstid i ett projekt. Från universitetets sida skulle det eventuellt även kunna finnas möjlighet att koppla ihop studenter inom miljöområdet med företag som behöver hjälp med någon form av energieffektiviseringsåtgärd. En förhoppning är också att Region Gotland kan medfinansiera ett projekt med kontanta medel för regional tillväxt, så kallade 1:1 medel.

Ett antal biltillverkare/återförsäljare samt Biogas Gotland har uppgett att de skulle kunna medverka på eventuella transportevenemang. Energibolaget GEAB samt industriaktörer som Cementa och Nordkalk har kontaktats och kan tänka sig att delta i evenemang som projektet anordnar. Samtliga förstudierespondenter från transportbranschen har också uttryckt intresse för att delta i aktiviteter som anordnas i samband med ett transportprojekt för energieffektivisering. Minst sex stycken andra länsstyrelser är för närvarande intresserade av att genomföra projekt för energieffektiva transportföretag och några av dessa utför även förstudier i sina län. En samverkan mellan länsstyrelserna kring projektet har etablerats redan under förstudiestadiet och kommer givetvis att fortsätta även i genomförandet av ett projekt.



Vägen vidare

För att Gotland ska nå det nationella målet och lyckas sänka sina växthusgasutsläpp från transporter med 70 % år 2030, jämfört med 2010, så krävs det rejäla insatser. I dagsläget görs en del insatser riktat mot privatbilar, såsom bonussystem för elbilar och elcyklar, införande av parkeringsavgifter och byggande av fler cykelbanor. Företag som utför transporter ges däremot inte mycket incitament till att förändra sin energiförbrukning och stora beställare av transporter tar vanligen främst hänsyn till de ekonomiska värdena, vilket sällan leder till ett mer hållbart system. I detta sammanhang kan ett transportprojekt spela en betydande roll. Projektet skulle behöva rikta sig mot såväl utförare av transporter som stora beställare av transporter, för att sprida information och skapa mer dialog mellan de olika aktörerna.

Med tanke på Gotlands storlek och det begränsade antal företag som verkar här så skulle ett transportprojekt troligen få störst verkan om det riktar sig mot flera olika typer av transportföretag, såsom åkeribranschen, bussbolag, taxibolag och företag som utför arbete med arbetsmaskiner inom bygg- och anläggning eller sten- och cementindustrin. Skulle man genom ett projekt lyckas få ner bränsleförbrukningen hos företagen med bara några få procent så skulle det göra märkbar ekonomisk skillnad för dem. Även om arbetsmaskiner inte ingår i transportmålet så har det framkommit att de står för en betydande del av utsläppen och har potential att bidra till det övergripande nationella målet till 2045. På Gotland finns det dessutom flera företag som både utför arbete med arbetsmaskiner och vägtransporter med lastbilar, varför arbetsmaskiner bedöms som relevanta att inkludera i ett transportprojekt på ön. Däremot är det svårt att inkludera arbetsmaskiner och transporter inom jord- och skogsbruk i samma projekt, då de har andra förutsättningar och skulle behöva insatser som är mer nischade för dem.

Samtliga aktörer som deltagit i förstudien har uttryckt ett intresse för att delta i ett transportprojekt, men poängterat att projektet behöver ha tydliga spelregler så att alla som går med vet vad som gäller och att det måste vara långsiktigt. Informationsinsatser och nätverkande har setts som en möjlig del i ett projekt men det är viktigt att komma ihåg att aktörerna verkar på en konkurrensutsatt marknad och inte kan vara helt öppna mot varandra med vad de har för planer. Intrycket är på många håll att fler kommer att vara intresserade av att delta i ett projekt om de ser möjlighet till konkreta åtgärder och inte bara informationsåtgärder.

Förslag på aktiviteter i ett transportprojekt som tagits fram i denna förstudie diskuteras nedan, utan inbördes ordning.

- 1. Ökad samlastning och/eller omlastning, särskilt i Visby innerstad:** Det har visat sig finnas potential till energibesparingar genom en bättre logistik, där flera företag kan samarbeta och dela på lastutrymme. Det skulle t.ex. kunna finnas en samlastningscentral i Visby som flera företag kan nyttja och där t.ex. alla Region Gotlands leveranser skulle kunna samordnas, eller en omlastningscentral där varor till innerstaden lastas av och sedan körs ut till kunderna med mindre elfordon. Sådana centraler är dock ganska stora projekt i sig och kräver mycket förarbete. Om ett transportprojekt ska utföras på Gotland inom de närmaste åren så skulle det därför troligtvis inte vara aktuellt att inkludera införandet av en samlastnings/omlastningscentral i projektet. Däremot skulle det kunna ingå att man för en dialog med relevanta aktörer, som sedan själva skulle kunna ansöka om stöd för att genomföra ett sådant projekt. För en helt fossilfri innerstad, som diskuterats som en möjlighet i en omställning av transportsektorn, krävs politiska beslut. Här skulle ett projekt kunna bidra genom att lyfta frågan till relevanta tjänstemän, som i sin tur kan ge förslag på utredningar eller liknande till politiker.
- 2. En app/hemsida som kan bidra till förbättrad logistik genom ökat samarbete i transportplaneringen:** En digital lösning för att öka samarbetet har tagits upp som en möjlighet till energieffektivisering. I en sådan app, eller på en sådan hemsida, skulle företag kunna fylla i sträckor och tider de ska köra och hur mycket plats de har kvar på flaket, för att andra företag sedan ska kunna betala en avgift för att skicka med mindre laster som de då själva slipper köra ut. Trots att det här finns stor potential till att spara på körningar så har företagen i de flesta fall varit skeptiska till en sådan lösning. Detta beror på en oro över att ökad samlastning på detta sätt skulle kunna leda till att kunder helt enkelt byter leverantör, när de ser att varorna ändå levereras med ett annat företags bilar än den de beställt ifrån. En annan risk är att det blir konflikter om vem som ansvarar om en vara t.ex. går sönder under transporten. Ansvarsfrågan skulle eventuellt kunna lösas genom ett enkelt kontrakt mellan alla företag som tar del av appen/hemsidan, där man klargör vem som bär ansvaret i olika situationer. Konkurrensproblemet är svårare att hantera, då utförare av transporter inte kan förväntas avsäga sig rätten att ta emot beställningar från olika kunder. Om kunderna kan antas vara lojala så skulle det dock bli en "win-win situation" då det företag som kör får en extra betalning för körningen och det företag som slipper köra betalar mindre än vad det skulle kostat att själva utföra leveransen. Ett

transportprojekt skulle kunna inkludera en undersökning av möjligheter med en digital lösning av detta slag, och eventuellt utveckla en app/hemsida som testas av ett antal företag i projektet under en viss tid och därefter utvärderas. Skulle det visa sig att konceptet är framgångsrikt så kan det sedan utvecklas till en permanent lösning.

- 3. Informationsåtgärder i form av föreläsningar och workshops, samt erfarenhetsutbyte/nätverkande:** Det händer mycket inom teknisk utveckling och utbud när det gäller fordon och bränslen, liksom logistiksystem m.m. Det finns även en hel del erfarenheter inom olika branscher som kan vara till nytta både för andra inom samma verksamhetsområde och för andra grupper. Som tidigare nämnt så är denna typ av aktivitet inte den som aktörerna ser som mest spännande i ett transportprojekt då de efterfrågar mer konkreta åtgärder, men föreläsningar och workshops med en del konkreta inslag skulle kunna vara en viktig del i ett transportprojekt för att säkerställa att man når ut med viktig information till många aktörer och dessutom skapar dialoger mellan beställare och utförare av transporter. Transportföretagen bör också få möjlighet att utbyta erfarenheter sinsemellan, då de kommit olika långt på vägen mot energieffektivisering och kan lära av varandra.

För transportföretagens del bör informationsevenemangen innehålla alla sex moduler från projektiden i förstudien för att företagen ska få ökad kunskap om dessa. När det gäller körsätt så kan det t.ex. ingå seminarier och workshops för chaufförer, där de får testa sin bränslesnåla körning i simulator eller i riktiga fordon, som komplement till de YKB-kurser de går vart femte år. När det gäller körsätt handlar det även till stor del om att motivera företagarna till att kompetensutveckla sin personal och följa upp bränsleförbrukning på individnivå. För utformning av fordon kan seminarier och workshops bl.a. handla om ombyggnation av fordon för att göra dem mer aerodynamiska eller byta drivlinor från diesel till gas. Förutom dessa exempel finns det flera möjliga inriktningar inom varje modul, vilket öppnar för att ett stort antal informationsevenemang kan genomföras. Det kan även finnas vissa samverkansmöjligheter när det gäller sådana aktiviteter. Produkt Gotland och Region Gotland har till exempel ett projekt på gång som de kallar "Fossilfri framfart". Detta projekt riktar sig till småföretagare och gäller främst val av tjänstebilar, men det ska också utvärdera infrastruktursläget för att kunna utveckla och lyfta fram Gotland som idealiskt för el- och gasbilar. Föreläsningar om överlappande frågor, såsom fossilfria bränslen, skulle kunna hållas för en större målgrupp om projekten samverkar och delar på kostnaderna. Beroende på utfallet av Energimyndighetens förstudie om Gotland som pilot inom energiomställning så finns även potential till samverkan med Energimyndigheten.

Bland de stora problem som upplevs behöva åtgärdas för en omställning av transportsektorn på Gotland ingår, som tidigare nämnt, hur upphandlingar fungerar. I detta sammanhang är det värt att nämna att Naturvårdsverket för närvarande utreder hur reglerna kan ändras för att upphandlingskrav lättare ska

kunna ställas utifrån utsläpp av växthusgaser och energieffektivitet³⁶. I ett transportprojekt skulle man dels kunna inkludera omvärldsbevakning i form av att se över hur detta arbete fortlöper och dels föra en löpande dialog med Region Gotland gällande deras upphandlingskrav, i syfte att förbättra förutsättningarna för en mer hållbar transportsektor. Informationsinsatser inom logistik och transportplanering för upphandlande aktörer kan vara en relevant del i ett transportprojekt, liksom ökad dialog mellan upphandlande aktörer och näringslivet. Även privata beställare av transporter bör bjudas in till informationsevenemang, workshops och nätverkande, då de har stort inflytande över hur transporter planeras och utförs.

4. **Tester av olika fordon inom den praktiska verksamheten:** En idé som lyfts på flera håll och som det visats stort intresse för är en möjlighet att få testa elfordon, eller andra fordon som drivs med alternativa bränslen såsom fordonsgas eller vätgas/bränsleceller, i sin dagliga verksamhet. Att bara provköra i några minuter på mässor eller liknande bedöms inte ge en rättvis bild av hur fordonen fungerar med last eller på de sträckor man sedan ska köra. I ett transportprojekt skulle det därför lämpligen ingå att hyra in eller leasa ett par olika fordon som kan passa i de olika verksamheterna och låta de deltagande företagen köra dem under varsin kort period och därefter utvärdera fordonens funktionalitet och komfort. Dessa utvärderingar kan sedan utgöra en del av beslutsunderlaget för gotländska företag som funderar över att investera i dessa typer av fordon men inte vågat ta steget. Denna åtgärd är mest intressant i förhållande till lastbilar och arbetsmaskiner, då gasbussar och taxibilar som drivs med gas redan kör på ön. Taxibolag har dessutom redan testat elbilar, men däremot kanske de skulle vara intresserade av att testa bränslecellsbilar som drivs med vätgas och el, om möjlighet till detta skulle finnas.
5. **Studieresor:** Att ta ner elbussar till Gotland för att testköra har vid kontroll visat sig vara orimligt komplicerat och dyrt. För att satsa på elbussar och den infrastruktur de kräver skulle det därför krävas att en upphandling ställde krav på detta. Däremot finns det möjlighet att åka till Göteborg eller Värnamo och titta på hur systemen för elbussar fungerar i praktiken. Ett projekt skulle därför även kunna inkludera en studieresa för ett mindre antal upphandlande myndighetspersoner, samt eventuellt för företrädare för lokala bussbolag. Dessa personer kan dock inte åka på gemensam resa, då nästa upphandling för kollektivtrafik på Gotland inte är slutförd. Det kan vara en fördel att upphandlande myndighet får utökad kunskap om elbussar innan denna upphandling slutförs, varför det vore att föredra om en första studieresa kan ske redan i uppstartsfasen av ett transportprojekt. Även andra studieresor är intressanta för ett transportprojekt, t.ex. till Gävle och titta på elväg för lastbilar eller till Växjö för att titta på konvertering av fordon. Flera andra intressanta transportprojekt har också genomförts både i Sverige och utomlands, vilka skulle kunna vara relevanta för både projektorganisationen och vissa projektdeltagare att lära av.

³⁶ Naturvårdsverket 2017, s.90

- 6. Inspirationsdagar:** I ett transportprojekt skulle det kunna ingå flera typer av evenemang som riktar sig till olika målgrupper, både inom och utanför transportsektorn. Ett exempel på sådan aktivitet är en "prova-på dag" där intresserade får förflytta ett stort ekipage inom ett avspärrat område samt få information om branschen och energieffektiva transporter. Det kan också ingå att testköra olika typer av fossilfria fordon. Sådana här evenemang kan eventuellt rikta sig speciellt till grupper som är underrepresenterade i branschen, vilket kan skapa ett större intresse hos unga och kvinnor och locka dem till branschen i högre grad. Ett evenemang som kan ingå i ett transportprojekt i syfte att inspirera är också någon form av "transportdag", dit olika målgrupper inom branscherna samt beställare bjuds in och kan få möjlighet till information och erfarenhetsutbyte, samtidigt som tekniska lösningar i form av t.ex. nya fordon visas upp och får testköras.
- 7. Energikartläggningar och konsultstöd:** Det finns stöd för små- och medelstora företag att söka hos Energimyndigheten för att utföra energikartläggningar, stödet täcker 50 % av kostnaden men maximalt upp 50 000 kronor per företag³⁷. Energikartläggningar ska alltid inkludera påverkan av transporter, men det är väldigt vanligt att transporter bara nämns övergripande och att kartläggningarna inte tar med transporter i listor över föreslagna åtgärder. I ett transportprojekt skulle det därför kunna ingå att motivera företag till att utföra energikartläggningar, som framförallt lägger fokus på transporterna och bruk av maskiner. Projektet skulle även kunna finansiera vägledning och stöd från energikonsulter, som hjälper företagen att se över alternativ för energieffektivisering och minskade utsläpp av växthusgaser samt utveckla listor på åtgärder från energikartläggningar till konkreta handlingsplaner. Projektet skulle sedan kunna ta vara på de verktyg och metoder som energikonsulter använder i det arbetet och föra dessa vidare till Energimyndigheten, som idag saknar tydliga exempel på hur energikartläggningar kan gynna transportföretag. För att projektet ska få en reell effekt på den lokala transportsektorn är energikartläggningar och handlingsplaner för varje individuellt företag av stor vikt.
- 8. Test av High Capacity Transports:** Ett förslag som diskuterats är att Gotland skulle kunna ligga steget före när det gäller införandet av en högre gräns för maxvikt i vägtransporter, med en totalvikt på 74 ton per ekipage. Detta är en intressant idé som säkerligen skulle spara en del körningar per år och ämnet utgör en nationell problematik som diskuteras på politisk nivå. Det är dock svårt att inkludera en sådan aktivitet i ett transportprojekt eftersom det krävs en lagändring eller en dispens från lagen. Vad man skulle kunna göra i ett projekt är dock att övervaka utvecklingen inom frågan och föra dialog med relevanta myndigheter.
- 9. Hållbarhetsmärkning:** En sak som diskuterats i förstudien är huruvida ett transportprojekt ska kunna ge en certifiering som företagen sedan kan använda sig av som konkurrensfördel eller som beställare kan komma att kräva i upphandlingar. Inställningen har varit att det skulle kunna öka intresset för företag att gå med i projektet om det finns en certifiering som kommer att efterfrågas, men en sådan måste givetvis fortsätta att upprätthållas även efter att projektet avslutats.

³⁷ Energimyndigheten 2018

Därför har de länsstyrelser som arbetar med projektidén för transporter kommit fram till att ett transportprojekt bör bidra till att ett certifieringssystem utvecklas, men att någon annan organisation ska ansvara för och upprätthålla detta system. Sveriges Åkeriföretag har redan visat intresse för att samverka i denna fråga.

- 10. Uppföljning eller system för uppföljning av körsätt:** Flera aktörer har pekat på att det krävs för mycket resurser för att följa upp förarnas körsätt och de har därför efterfrågat ett kostnadseffektivt digitalt system för detta eller en projektresurs som kan arbeta specifikt med uppföljning inom alla företag. Ett transportprojekt bör därför inkludera att kartlägga digitala system som finns för uppföljning av körsätt och eventuellt köpa in ett sådant för att testa inom de deltagande företagen. Om det visar sig att det inte finns något bra system att testa så kan projektet istället lägga resurser på att samla in och analysera data från företagen och utveckla ett förslag på hur de på ett enkelt sätt själva ska kunna fortsätta att följa upp körsättet när projektet är slut. System för uppföljning kan givetvis inkludera andra faktorer än körsätt och projektet bör arbeta för att hjälpa företagen utveckla systematiska arbetsmetoder för att förbättra sig inom energi- och klimataspekter.
- 11. Testa ruttoptimeringssystem:** Inget av de företag som intervjuats i förstudien har något digitalt system för transportplanering eller ruttoptimering. Däremot har ett annat företag kontaktats, Keges Grosshandel. Keges har en form av digitalt system som de använder i sin transportplanering, men som inte planerar att dem. Keges har uttryckt att det system de har idag har gjort stor skillnad för dem när det gäller tidsåtgång i planeringen samt i effektivisering av transporter och att de gärna skulle testat ett system som planerar transporter fullt ut, men att detta kostar för mycket. Eftersom det finns en stor potential till energibesparing inom logistik och transportplanering så skulle det kunna ingå i ett projekt att man köper in ett ruttoptimeringssystem som deltagande företag får testa under olika perioder. Liksom med testandet av fordon så ger de konkreta erfarenheterna av ett system en bra beslutsgrund för om det är värt att sedan investera i ett sådant. Även för företag som sedan inte väljer att investera i ett digitalt system finns möjligheter att lära av erfarenheten och använda kunskapen i sitt eget utförande av transportplanering.
- 12. Stöd för ansökningar om t.ex. Klimatklivet eller energikartläggning:** Som redan nämnts så kan ett projekt inte hjälpa företag att söka andra stöd. Det finns dock en hel del åtgärder som företag kan söka stöd från Klimatklivet för, t.ex. vid byte av fordon eller energikonvertering i lokaler. Klimatklivet kan också vara aktuellt om någon aktör bestämmer sig för att satsa på en samlastning- eller omlastningscentral. Länsstyrelsen behöver därför i sitt ordinarie arbete informera och stötta företag i ansökningsprocesser. I ett projekt kan det däremot ingå koppla samman studenter och företag. Deltagande företag kan på så vis få hjälp från studenter inom miljöområdet med olika typer av åtgärder. Studenter kan bl.a. sätta sig in i hur stöd söks och hjälpa till att göra nödvändiga beräkningar på kostnader och klimatnytta. Att företag arbetar med studenter kan ge en ”win-win situation” då studenterna får nödvändig praktisk erfarenhet samtidigt som företagen får kostnadsfritt stöd och nya perspektiv på verksamheten.

13. Omvärldsbevakning - framtida fordon och bränslen: Ett transportprojekt skulle behöva hålla koll på vad som händer i utvecklingen inom framförallt fordon och bränslen, för att kunna ta fram relevanta föreläsare och frågeställningar till workshops m.m. Här finns också möjligheter att samarbeta med universitetet och utreda de gotländska förutsättningarna för olika fordon och bränslen. Det finns förhoppningar om att vätgastekniken är under snabb utveckling och kan komma att utgöra en av flera lösningar på problem med bränsleåtgång och utsläpp inom transportsektorn. Enligt en artikel i en motortidning så är vätgas i lastbilar på gång och Nikola ska börja leverera sådana bilar i Nordamerika under 2020³⁸. På södra Gotland planeras ett småskaligt vätgasprojekt på ett fåtal gårdar, i samarbete med SLU. Om detta vätgasprojekt blir av kan transportprojektet ta in projektägarna som föreläsare eller så kan projektdeltagare få åka ut på studiebesök och se hur det fungerar. I Västerbotten har företaget Oazer fått innovationsstöd för att utföra produktion av vätgas som vägföretaget Svevia använder i sina bilar, som enligt uppgift går ca 50 mil på en tank. Oazer planerar att utöka sin vätgasproduktion och även driva större fordon med vätgas. Det skulle därför kunna vara av intresse för ett transportprojekt att ta hit Oazer som föreläsare, eller representant från Vätgas Sverige. Företrädare för Biogasbranschen bör också kontaktas och inbjudas att medverka på olika aktiviteter. Ytterligare en aspekt som projektet skulle kunna titta mer på är metanol, som av vissa pekas ut som det framtida bränslet i fordon³⁹.

14. Utveckla kundunderlaget för kollektivtrafiken: Då det kommit fram i förstudien att bristande kundunderlag i kollektivtrafiken utgör ett problem för utvecklingen mot ett hållbart transportsystem på Gotland bör ett transportprojekt bidra till att förbättra förutsättningarna för ökat kollektivt resande. Detta bör göras i samarbete med Region Gotland, som ansvarar för upphandling och planering av kollektivtrafik. Exempel på hur andra projekt hanterat denna fråga kan användas som planeringsunderlag. Större arbetsgivare på ön skulle kunna vara ett forum att verka igenom i detta sammanhang. Projektet kan även, i samarbete med Region Gotland, utveckla en app som förbättrar utbudet av kollektivtrafik, där flera olika färdssätt kan kombineras.

15. Infrastruktur: Respondenter i förstudien har bl.a. lyft att det saknas tankstationer för fordonsgas på vissa strategiska punkter på ön. Med stor sannolikhet sitter transportörerna på betydligt mer kunskap om vad som fungerar bra och vad som inte fungerar i det lokala infrastruktursystemet. Ett transportprojekt kan bidra till bättre infrastrukturplanering genom att samla in synpunkter från transportföretagen gällande infrastrukturen på ön, t.ex. vad gäller planering av vägar och tillgänglighet på tankstationer för olika slags bränslen, och föra detta vidare till relevanta aktörer.

³⁸ Söderholm, Erik. 2017

³⁹ Söderholm, Erik. 2018

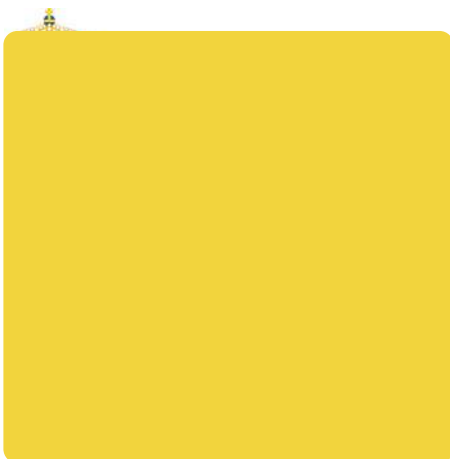
Ett problem som lyfts under förstudien och som skulle behöva hanteras i ett transportprojekt är risken att arbetstillfällena försvinner om transportsektorn effektiviseras ”för mycket”. I ett transportprojekt skulle man därför kunna titta på vilka marginaler som finns gällande sysselsättningen i branschen och se över alternativa sätt att behålla personal trots färre körningar, t.ex. genom en ökad lagerhållning eller någon form av återvinning- eller produktionsinsats inom företaget som kräver personal. Informationsinsatser till allmänheten skulle också kunna ingå, som lyfter den positiva sidan av effektiviseringen, för att motverka negativt bemötande till eventuella minskningar av personal. Här kan både mediakontakter och evenemang för allmänheten vara betydande delar i ett transportprojekt. Kommunikation och media är viktiga delar i ett projekt även av andra skäl; ett engagemang för deltagande behöver skapas, resultat från projektet behöver spridas och möjligheter för en omställning till ett hållbart transportsystem på Gotland behöver förankras hos såväl näringslivet och offentliga myndigheter som hos privatpersoner.

När det gäller finansiering av ett transportprojekt så finns möjligheter att söka medel från Europeiska Regionalfonden, som även delfinansierat denna förstudie. Medfinansiering kan sökas från kommunala medel för regional tillväxt, samt eventuellt från företag och organisationer. Flera av företagen i förstudien har uppgett att de skulle vara beredda att betala en mindre avgift för att delta i ett transportprojekt, men risken är att en avgift blir en tröskel som många mindre företag väljer att inte kliva över. För att så många som möjligt ska vilja vara med vore det att föredra om ett transportprojekt kan vara kostnadsfritt för företagen. Att medverka i ett projekt kommer oavsett att kräva en del av företagets tid, vilket i sig innebär en kostnad.

Referenser

- Bergman Mårten, Annerberg Lars, Grönlund Anna, Back Stefan, Nilsson Petter och Sunér Fleming Maria. 2016. En klimatneutral och hållbar transportsektor. Svenskt Näringsliv.
- Black-Samuelsson S, Eriksson H, Henning D, Janse G, Kaneryd L, Lundborg A och Niemi Hjulfors L. 2017. Bioenergi på rätt sätt – om hållbar bioenergi i Sverige och andra länder. Rapport av Skogsstyrelsen, Energimyndigheten, Jordbruksverket och Naturvårdsverket. Rapport 10, Skogsstyrelsen. 2017.
- Energifabriken, personlig kontakt med David Varverud 5 april 2018
- Energimyndigheten 2018. Stöd för energikartläggning i små och medelstora företag. <http://www.energimyndigheten.se/nrp/stod-for-energi-kartlaggning-i-sma-och-medelstora-foretag/> (hämtad 2018-02-20)
- Eriksson, Lena. 2016. Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag. Rapport 2016:111. Trafikverket
- Green, Agneta och Sorby, Anna. 2018. Energiläget 2017 – En avstämning av Gotlands klimat- och energimål. Rapport 2018:3. Länsstyrelsen i Gotlands län
- Gråberg, Johan. 2012. Klimat- och energimål för Gotland 2012-2020. Rapport nr 2012:12. Länsstyrelsen i Gotlands län
- Johansson, Håkan. 2017. PM. Minskade utsläpp trots ökad trafik och rekord i bilförsäljning. Trafikverket
- Jonsson, Lina. 2017. Fossilfrihet för arbetsmaskiner. WSP Analys & Strategi, för Statens Energimyndighet
- Keges Grosshandel AB, personlig kontakt med Per Funck, 21 februari 2018
- Montgomery, Karin. 2017. Fler företag betalar för miljövänliga transporter. Extrakt. 6 april. <http://www.extrakt.se/klimatforskning/fler-foretag-betalar-for-miljovanliga-transporter/> (hämtad 2018-01-29)
- Naturvårdsverket. 2017. Webb. Sveriges klimatlag och klimatpolitiska ramverk. <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/> (hämtad 2018-01-29)
- Naturvårdsverket. 2017. Med de nya svenska klimatmålen i sikte – Gapanalys samt strategier och förutsättningar för att nå etappmålen 2030 med utblick mot 2045. Rapport 6795.
- Naturvårdsverket. 2018. Sveriges officiella statistik – territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser. <http://www.naturvardsverket.se/klimatutslapp/> (hämtad 2018-01-29)
- Nilsson Tomas, Sobocki Robert, Landegren Fredrik, Löfquist Catherine och Stenqvist Pekka. 2017. Sverige kan få fossilfria transporter snabbare än väntat. Göteborgsposten. <http://www.gp.se/nyheter/debatt/sverige-kan-f%C3%A5-fossilfria-transporter-snabbare-%C3%A4n-v%C3%A4ntat-1.4747138> (hämtad 2018-01-29)

- Statistiska Centralbyrån SCB, Miljöräkenskaper. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/miljoekonomi-och-hallbar-utveckling/miljorakenskaper/> (hämtad 2018-02-20)
- Regeringskansliet. 2016. Miljömålsberedningen föreslår nya utsläppsmål och en klimatstrategi. <http://www.regeringen.se/artiklar/2016/06/miljomalsberedningen-foreslar-nya-utslappsmal-och-en-klimatstrategi/> (hämtad 2018-01-29)
- Region Gotland. 2014. Energi 2020 energiplan för Region Gotland <https://gotland.se/67446> (hämtad 2018-01-29)
- Region Gotland. 2017. Gotland i siffror. <https://www.gotland.se/64224> (hämtad 2018-01-29)
- Söderholm, Erik. 2017. Svensk teknik i nya bränslecellslastbilen från Nikola. Mest motor Recharge. <http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20171112/svensk-teknik-i-nya-branslecellslastbilen-fran-nikola/> (hämtad 2018-01-29)
- Söderholm, Erik. 2018. Han tror på metanol istället för eldrift i tunga fordon: "Det går inte att elektrifiera stora lastbilar". Mest motor Recharge. http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20180215/han-tror-pa-metanol-istallet-for-eldrift-i-tunga-fordon-det-gar-inte-att-elektrifiera-stora-lastbilar/?utm_campaign=unspecified&utm_content=unspecified&utm_medium=email&utm_source=Newsletter (hämtad 2018-01-29)
- Trafikverket. 2012. Arbetsmaskinens klimatpåverkan och hur den kan minska. Ett underlag till 2050-arbetet. Rapport.
- Winiger, Tove. 2017. Reduktionsplikt införs 1 juli 2018. Sveriges åkeriföretag. <http://akeri.se/aktuelltarkiv/aktuellt/reduktionsplikt-infors-1-juli-2018> (hämtad 2018-01-29)



Vi tar Gotland längre - i dialog och med helhetssyn

Länsstyrelsen ska se till att regeringens och riksdagens beslut, som påverkar länet, får så bra effekt som möjligt. Länsstyrelsen är den mest mångsidiga av Sveriges myndigheter. Våra ansvarsområden och vår kompetens spänner över hela samhällsområdet.

Vi arbetar med:

- att ge råd och information
- att bedriva tillsyn och kontrollera att olika verksamheter följer lagar och riktlinjer
- att ge tillstånd, pröva överklaganden av kommunala beslut och sammanställa information
- att samordna länets krafter genom att ta initiativ till olika möten och aktiviteter
- att ge bidrag till verksamheter av olika slag.

Läs mer på www.lansstyrelsen.se/gotland

Länsstyrelsen i Gotlands län

Besöksadress: Visborgsallén 4, 621 85 VISBY

Telefon: 010-223 90 00, e-post: gotland@lansstyrelsen.se