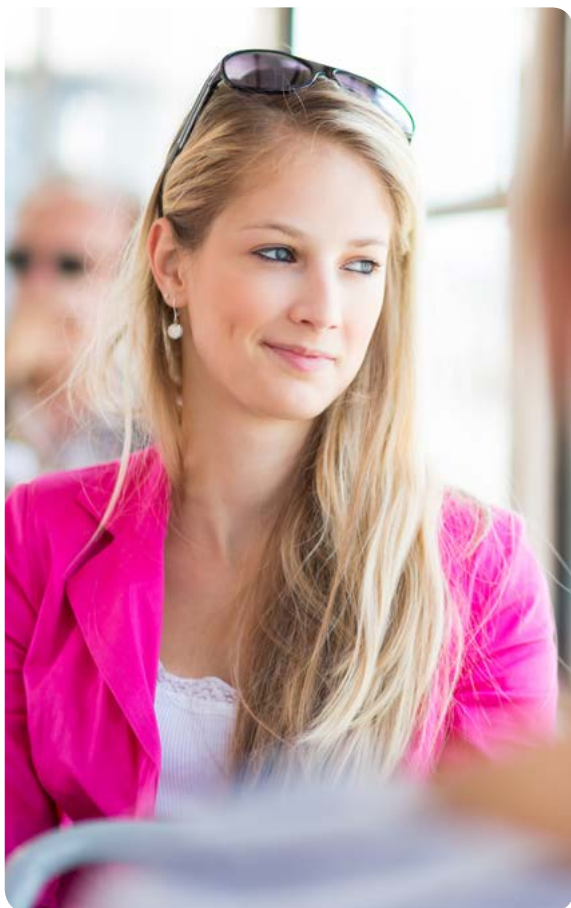


Koll på vatten

Ett Fol-projekt om vattenvägarnas roll i ett hållbart samhälle • Slutrapport



***”Från Haga till
Lidingö bro, kan man paddla,
segla surfa gå – eller ro på vatten.
Stan é full av vatten!”***

Robert Karl-Oskar Broberg

Denna rapport är framtagen av "Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar" som inbegripit arbetsinsatser av följande aktörer:

Johan Axiö och Johan Eriksson, Sjöfartsverket, Krister Sandberg och Anders Ljungberg, Trafikanalys, Tina Schagerström Melin, Jan Borgman, Elin Roos och Martin Bergström, Transportstyrelsen, Elias Arnestrand, Samtrafiken, Ingrid Jarnryd, Trafikverket Färjerederiet, Einar Tufvesson, Trafikverket, Leif Magnusson, Kollektivtrafiksekretariatet Västra Götalandsregionen, Anna Kronvall och Bertil Hallman, Trafikverket region väst, Frida Karlge, Trafikkontoret Göteborgs stad, Annika Börjesson och Magnus Lorentzon, Västtrafik, Per Kristersson, Göteborgsregionens kommunalförbund, Jonas Thörnqvist, Trafikverket region Stockholm, Sonny Österman, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Fredrik Meurman, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) (Numera TRF) Stockholms läns landsting, Emma Ström, Länsstyrelsen Stockholms län, Christina Akbar, Trafikkontoret Stockholms stad, Jenny Kihlberg, Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad, Sandra Gegerfelt, Stockholms Hamnar, Thomas Fredriksson, Kommunförbundet Stockholms län (KSL) och Susanna Hall Kihl, Vattenbussen AB.

Från start bidrog även Tony Karlsson, dåvarande SL, Christine Leppänen, dåvarande Waxholmsbolaget, Maria Gräns, Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad, Eric Tedesjö, då Stadsbyggnadskontoret och nu Trafikkontoret Stockholms stad, Vahid Fararos, Länsstyrelsen Stockholms län, Jonas Vedsmänd och Fredrik Karlsson, Sjöfartsverket och Erik Eklund, Transportstyrelsen. Längs vägen har även följande personer varit involverade: Göran Malmsten och Jan Ulinder, Waxholmsbolaget, Mikael Eriksson, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Kerstin Ahlqvist, Trafikkontoret Stockholms stad, Hugo Lepic, Trafikkontoret Göteborgs stad, Ylva Törne, TMR Stockholms läns landsting och Kjell Jansson, Trafikanalys.

Publikationen är sammanställd av Vattenbussen AB och publicerad av Trafikverket.

Foto: Ola Ericson/Stockholmsfoto (s. 1, 11, 15, 16, 22, 23, 27, 31, 32, 34–36, 47). Kasper Dudzik (s. 45). Per-Erik Adamsson/Stockholms Hamnar (s. 33). Janne Persson/Salabim Communication AB (s. 41). Waxholmsbolaget (s. 32). Trafikverket (s. 1, 19–21, 24–26, 29). Gunnar le Grand (s. 38). Vattenbussen AB (s. 28).

Titel: Slutrapport Koll på vatten – ett Fol-projekt om vattenvägarnas roll i ett hållbart samhälle.

Publikation: 2015:055.

Utgivningsdatum: 2015-04.

Utgivare: Trafikverket.

Tryck: Vattenbussen AB/Salabim Communication AB.

ISBN: 978-91-7467-711-9.

Denna trycksak är miljömärkt med Svanen.



FÖRORD

"Passagerartrafik på vattenvägar inom befolkningstäta områden kan bidra till att avlasta en hårt ansträngd infrastruktur på land".

Med detta påstående från Kapacitetsutredningen 2012 började arbetet. Ett treårigt forskningsprojekt formades med syftet att öka den generella kunskapsnivån om vattenvägarna, öka samverkan och erfarenhetsutbytet samt att studera potentialen att öka kapaciteten och tillgängligheten.

Arbetet har underlättats av att vi samlat viktiga aktörer inom planeringen av transportsystemet. I transportplaneringen är personresor på vatten inte någon stor fråga, därför har samverkan och samarbete varit ett givande arbetssätt. Det har också ökat kunskapen och förståelsen för varandra på ett bra sätt. Projektet är nationellt, men förankrat i storstadsregionerna Göteborg och Stockholm. Detta har också inneburit erfarenhetsutbyte och lärande mellan två regioner/städer.

Frågan om kollektivtrafik på vatten kantas av rätt mycket uppfattningar och tyckande. En förklaring till detta är troligen bristen på samlade underlag och fakta om frågan. Det har därför varit en viktig utgångspunkt att genom fakta/vetenskap visa om och hur vattenvägen som resurs och infrastruktur ska tas tillvara i syfte att stödja en hållbar region- och stadsutveckling. En stor del av projektet har lagts på att dela erfarenheter, samla tillgänglig fakta samt ta fram ny kunskap och planeringsunderlag – ett riktigt pionjärarbete alltså!

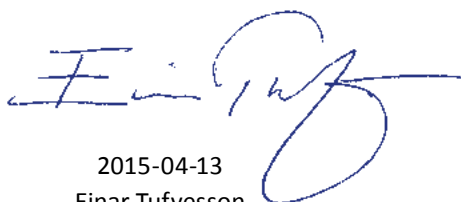
Vi har kommit en bra bit på väg i ökad kunskap inom området, men en hel del återstår. Samverkan och kunskapen om olika aktörers ansvar och roller har också ökat. Några av de frågor som behöver utvecklas för att stärka koll på vatten har bäring på kostnadsdrivande faktorer (hastighet, bemanning och hantering av is), minskade miljöeffekter och bättre fordonskoncept. Men när det gäller potentialen så är den även beroende av de kringliggande förutsättningarna.

En möjlighet som vi sett är att vattenvägarna i vissa fall kan ge kortare och mer hållbara resor genom att genvägar skapas i staden eller i regionens yttre delar. En annan potential är ytterligare stärkt koppling mellan stadsutveckling, bostadsbyggande och trafikplanering så att sjönära lägen både kan innebära ett attraktivt boende och god tillgänglighet.

Vattenvägarna kan även avlasta landinfrastrukturen på vissa sträckor samt vara ett mobility-management-verktyg i bygg- och underhållsskeden.

Projektet har fokuserat på kollektivtrafik, men en slutsats är att det finns potential för ökad cykeltrafik via attraktiva färjeförbindelser i vissa snitt samt också viss potential för citylogistik.

Sist, men inte minst, är det viktigt att frågan om vattenvägarna kommer in tidigt i planeringen samt att berörda aktörer tar stafettpipen från detta projekt så att vattenvägarna ges rätt plats i framtidens hållbara och attraktiva städer.



2015-04-13

Einar Tufvesson

Strategisk utveckling, Trafikverket

SAMMANFATTNING

Transportsystemet lider av kapacitetsbrister som leder till kostsamma trafikförseningar i våra stadsområden. Urbaniseringen fortgår, vilket successivt ökar trycket på stadens bristfälliga väg- och gatuutrymme. De flesta städer i världen ligger vid någon form av vatten – kust, flod eller sjö, men vattenvägarna är sällan integrerade i samhällsplaneringens tidiga skeden.

Trafikverkets kapacitetsutredning pekade ut urbana vattenvägar som en möjlighet för avlastning av vägar och spår. Parallellt hade Vattenbussen AB just skapat konstellationen *Samverkansforum för urbana vattenvägar* i samband med ett Vinnova-projekt. Denna konstellation har nu sedan september 2012 haft uppdraget att studera urbana vattenvägars potential att bidra till ökad transportkapacitet och förbättrad tillgänglighet, samt öka kunskap och samverkan kring vattenburen kollektivtrafik generellt. Arbetet har bedrivits i samverkan mellan nationella och regionala myndigheter och offentliga aktörer genom workshops, informationssökning och analysarbete.

Dagens farkoster, tonnage och flotta är föråldrade. Seriösa utvecklingsinsatser har uteblivit under lång tid och även om teknikutvecklingen har gått framåt, så saknas praktiska försök och konkreta exempel. Detta föranleder att sjötrafikens kostnads- och miljöprofil generellt är sämre idag än för andra trafikslag. Med detta sagt är det lätt att dra slutsatsen att vattenburen kollektivtrafik inte har någon potential. Uppdraget var emellertid att belysa potential och samhällsnytta, samt kostnader och alternativkostnader kring vattenvägens utnyttjande med ett strategiskt framtids- och kapacitetsperspektiv. Hur skulle det kunna se ut om utvecklingsinsatser gjordes?

Vid sidan om de transportpolitiska målen, har projektet haft följande utgångspunkter i arbetet:

- Alternativkostnaden, de samhälleliga kostnader som uppstår till följd av förseningar i trafikerna
- Marknadsöppningen och de intentioner som den nya kollektivtrafiklagstiftningen härstammade ur
- Resenärens prioriteringar
- Kollektivtrafikens framtida finansiering
- Klimatutmaningen
- Utrymmeseffektiva transportlösningar för attraktiva städer

Projektets slutsats är att vattenvägens potential ligger i följande faktorer:

- Utrymmeseffektivt trafikslag – som spar på gatuutrymmet
- Befintlig/naturlig infrastruktur med kapacitet

Ramarna för vilken potential vattenvägarna kan innebära sätts av ambitionsnivån. Huvuddelen av infrastrukturen är redan på plats, men effektiva och attraktiva bytespunkter saknas vid sidan om moderna kostnadseffektiva kajlösningar och fartyg. Markallokering är naturligtvis centralt för att tillhandahålla detta.

”Vid skapandet av ett effektivt och lönsamt färjesystem är det centralt att fokusera på resenärens upplevda flyt och ett sömlöst resande.”

Urbana vattenvägar kan bidra till hållbar mobilitet. För optimerad samhällsnytta krävs integrering i tidiga skeden. Systemperspektiv är en nyckelfaktor. Vid skapandet av ett effektivt och lönsamt färjesystem är det centralt att fokusera på resenärens upplevda flyt och ett sömlöst resande. Utgångspunkten bör vara trafikslagsövergripande och inget trafikslag får tappas bort pga sin litenhet i dagens transportsystem.

Projektet presenterar i denna rapport bland annat en modell för hur samhällsnyttan kring vattenburen kollektivtrafik kan maximeras och en SWOT-analys (avsnitt 3.7) vid sidan om många andra mer detaljerade perspektiv.

För att frigöra identifierad potential krävs respekt och förståelse för följande utmaningar:

- Samverkan i tidiga planeringsskeden är det som skapar samhällsnytta.
- Det gäller alltså att INTE börja med att peka ut en linjedragning utan att integrera med krav på bostadsbyggande eller markupplåtelse.
- Hållbara fartyglösningar finns men otydlighet kring kostnadsstrukturer ger svårigheter i prioriteringen hos enskilda aktörer.

Vattenvägen kan tillföra kapacitet, flexibilitet och redundans till transportsystemet. Följande åtgärder är dock avgörande för resultatet:

- Gör verklighet av funktionsbaserade regelverk.
- Skapa samsyn hos de som har mandat att påverka.
- Tydliggör administrativa gränser och uppdrag för initiativkraft.
- Integrera med trafikplaneringen av andra trafikslag (inkl cykel) och samhällsplanering i övrigt.
- Större satsningar med gemensamt risktagande mellan privat näringsliv och offentlig sektor.

I avsnitt 4.6 Ansvar och samverkan, reflekteras kring gränsdragning och frågor kring administrativa gränser och initiativskyldighet som behöver förtydligas.

De insatsområden som projektets deltagare själva identifierat som centrala att arbeta vidare med är följande (mer om dessa i avsnitt 4.7):

1. Planeringsunderlag
2. Benchmark gentemot övriga trafikslag med fokus på trafikslagets förutsättningar
3. Cyklister på vatten
4. Strategiska bytespunkter och markallokering
5. Visualisering
6. Kunskapsbevakning och utveckling av kunskap

I arbetet med att besvara frågeställningen om vattenvägens potential har svårigheter såsom osäkra utvärderingsmetoder och otydlighet gällande prestationsförmågan hos morgondagens flotta uppdragats. I ambitionen att undvika onödiga avgränsningar och bibehålla helhetsperspektivet har istället målstyrning utifrån deltagarnas uppdrag och målbilder resulterat i att följande vision och övergripande mål har definierats för att utgöra ramverk och ge vägledning i jakten på vattenvägens rätta plats i transportsystemet. Att utnyttja vattenvägen har aldrig varit ett självändamål, men då utgångspunkten ur urbant perspektiv var i princip obefintligt användes denna visionsmodell i syfte att säkra att även vattenvägen bidrar till utvecklingen av hållbara attraktiva städer.

Vision:

Vattenvägen ger liv åt hållbara attraktiva städer där det är smidigt att bo och färdas.

Övergripande mål:

Att vattenvägen blir en självklar del i en integrerad helhet och tas tillvara som resurs.

Med dessa som utgångspunkt har följande delmål identifierats:

- Att planeringsverktyg och utvärderingsmetoder anpassas för bedömning av vattenvägens kollektivtrafik.
- Att vattenvägen tas med i tidiga skeden av samhälls- och trafikplanering, samt inkluderas i befintliga arbets- och planeringsprocesser.
- Att erforderlig mark allokeras så att vattenvägen som infrastruktur inte riskerar att byggas bort.
- Att tillgången av relevanta och effektiva bytespunkter säkerställs för ett sömlöst resande och integrering med övriga färdmedel (inkl cykel).
- Att det blir möjligt att jämföra olika kollektivtrafikslag ur ett helhetsperspektiv genom att identifiera och belysa kostnadsposter, regelverk och fysiska förutsättningar.
- Att ambitionsnivån för trafik på urbana vattenvägar motsvarar övriga urbana kollektivtrafikslag och inte förväxlas med glesbygdstrafik (skärgårdstrafik).
- Att moderna och hållbara pendelbåtar utvecklas och nyttjas.

Sammanfattningsvis konkluderar projektet vad gäller vattenvägens potential att denna rapport är ett av de allra första faktaunderlagen i sitt slag och att en rad andra insatser enligt ovan behöver göras innan potentialen i form av konkreta siffror kan sammanfattas på ett enkelt och övergripande sätt. Vi hoppas och tror att denna rapport trots allt utgör en viktig första pusselbit och grundstomme som vi gemensamt kan bygga vidare på för en hållbar urban framtid.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLL

Förord.....	5
Sammanfattning.....	6
Innehållsförteckning	8
1. Inledning.....	10
1.1 Bakgrund.....	10
1.2 Syfte och utgångspunkter.....	10
1.3 Mål.....	10
1.4 Avgränsningar	11
1.5 Metod	11
1.6 Begrepp som används i detta dokument.....	12
2. Nulägesbeskrivning.....	14
2.1 Kollektivtrafikens omfattning och befintlig flotta.....	14
2.1.1 Trafikutbud.....	14
2.1.2 Trafikkoncept	14
2.2 Infrastrukturen vattenvägen.....	15
2.2.1 Kajer i Stockholm	15
2.2.2 Vinter	16
2.2.3 Kapacitet.....	17
2.3 Restid och hastighet	17
2.4 Miljöpåverkan och energieffektivitet	18
2.4.1 Emissioner och hastighet.....	19
2.4.2 Erosion och svall	19
2.5 Kostnader.....	19
2.5.1 Subventionsgrad och glesbygdstrafik.....	20
2.5.2 Väder och geografiska förhållanden.....	20
2.5.3 Fartygets tyngd och angöringslösningar.....	20
2.6 Kunskapsläget och rådande perceptioner och uppfattningar	20
2.7 Plats i planeringsprocessen	21
2.7.1 Utvärderingsmetoder och planeringsverktyg	23
2.7.2 Brist på systemperspektiv	23
2.7.3 Aktörskartan	23
2.7.4 Organisatorisk hemvist	23
2.8 Jämförelse av kostnadsstruktur gentemot andra trafikslag.....	23
2.9 Samhällsnytta.....	24
2.10 Lagar & Förordningar.....	24
2.10.1 Fartområden.....	25
2.10.2 Nationella föreskrifter.....	25
2.10.3 Införande av EUs inre vattenvägsdirektiv.....	25
2.10.4 Hastigheter och vattenområden.....	25
2.10.5 Regelfrågan kajer och buller.....	25
2.10.6 Ny kollektivtrafiklag.....	25

3. Analys	26
3.1 Omvärld och utblick.....	26
3.2 Risk för moment 22 – litet idag men därmed inte utan potential	26
3.3 Vattenvägarnas roll i strävan mot målen	27
3.4 Optimal användning av vattenvägen som infrastruktur	27
3.4.1 Systemperspektiv i hållbarhetens namn	28
3.4.2 Konkreta objekt	28
3.4.3 Ett comodalt perspektiv.....	29
3.4.4 Planerade försök och redundans i flottan	30
3.4.5 Samplanering och ansvar.....	30
3.4.6 Låga broar ett hot	31
3.4.7 Markallokering för bytespunkter, anslutningar, depåer och service.....	31
3.4.8 Synergier med cykel.....	32
3.4.9 Vinterförhållanden	34
3.5 Normer, bekvämlighetszoner och politisk vilja.....	35
3.6 Kostnadsstruktur och Samhällsnytta	35
3.7 SWOT-analys	37
4. Resultat och slutsatser	38
4.1 Potential och svårigheten att bedöma den.....	39
4.2 Vision och Mål.....	40
4.3 Urbana vattenvägar kan bidra till hållbar mobilitet.....	40
4.4 Resenärens har vetorätt	41
4.5 Modell för maximerad samhällsnytta.....	42
4.6 Ansvar och samverkan	43
4.7 Insatsområden och fortsatt arbete.....	43
4.7.1 Planeringsunderlag	44
4.7.2 Benchmark gentemot övriga trafikslag med fokus på trafikslagets olika förutsättningar	45
4.7.3 Cyklister på vatten	45
4.7.4 Strategiska bytespunkter och markallokering	46
4.7.5 Visualisering – för handlingskraft framåt.....	47
4.7.6 Kunskap, bevakning och utveckling av kunskap	47
4.7.7 Vem tar ansvar för vad?.....	48
4.8 Projektets värdeskapande	49
5. Referenser	50
Bilagor.....	53
1. Aktörernas ansvar och gränsdragning	54
2. Målbild Sverige.....	82
3. Regelverk och krav avseende vattenburen kollektivtrafik.....	86
4. Begreppsutredning ”inre vatten”	96
5. Deltagarlistor workshops och möten	98

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Forsknings- och innovationsprojektet "Koll på vatten" startades i september 2012, mot bakgrund av att Trafikverket i kapacitetsutredningen pekat på de urbana vattenvägarnas möjlighet att utgöra en potential för transportsystemet. Tillräckliga faktaunderlag saknades emellertid och ett behov framkom att öka kunskapen om vattenburen kollektivtrafik och dess potential att öka transportkapaciteten i ett hållbart samhälle.

Parallellt hade då nyligen grupperingen *Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar* startats av Vattenbussen AB i kölvattnet av ett Vinnova-finansierat projekt (inom ramen för utlysningen Utmaningsdriven innovation (UDI) och området Hållbara attraktiva städer). Gruppen ansågs vara lämpad att ta sig an det projekt som Trafikverket nu initierade till följd av deras uppdrag

att arbeta för kollektivtrafikens utveckling. Projektet "Koll på vatten" har finansierats gemensamt av Trafikverket och Vattenbussen AB och utförts av grupperingen *Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar* med Vattenbussen som projektledare. Ursprungligen var projektet tänkt att pågå i tre år, men i syfte att uppnå bättre kritisk massa och momentum komprimerades projektet till att avslutas efter årsskiftet 2014/2015.

Vattenburen persontrafik är knappast något nytt under solen. Trots det gör vi bedömningen att detta projekt är ett av de första i sitt slag då syftet varit att undersöka vattenvägarnas potential utifrån moderna miljökrav, behov av utrymmes-effektiva urbana transporter och jämförelse med andra kollektivtrafikslag, sett utifrån ett helhetsperspektiv.

1.2 SYFTE OCH UTGÅNGSPUNKTER

Projektets syfte har varit att:

- Öka den generella kunskapsnivån inom området vattenburen kollektivtrafik.
- Öka samverkan och samarbete över organisatoriska gränser, nätverkande och erfarenhetsutbyte.
- Studera urbana vattenvägars potential att bidra till ökad transportkapacitet och förbättrad tillgänglighet.

Jämfört med andra trafikslag finns en generell omognad kring vattenvägens frågeställningar och projektet har således också syftat till att tillhandahålla en plattform för samverkan och ett innovativt samtal. Med basen i vetenskap, fakta och beprövad erfarenhet har vi kontinuerligt ifrågasatt gamla "sanningar" och utmanat varandra att tänka i nya banor i syfte att identifiera

kritiska frågor. Ambitionen har varit att se bortom de hinder som kommer av organisatorisk gränsdragning, budgetfördelning och glapp mellan samhällsnytta och företagsekonomisk lönsamhet. Dagens givna planeringsförutsättningar har ifrågasatts mot en framtida målbild.

Vid sidan om de transportpolitiska målen, har projektet haft följande utgångspunkter i arbetet:

- Alternativkostnaden, de samhälleliga kostnader som uppstår till följd av förseningar i trafiken
- Marknadsöppningen och de intentioner som den nya kollektivtrafiklagstiftningen härstammade ur
- Resenärens prioriteringar
- Kollektivtrafikens framtida finansiering
- Klimatutmaningen
- Utrymmeseffektiva transportlösningar för attraktiva städer

1.3 MÅL

Projektets övergripande mål har varit att genom ökad kunskap belysa om och hur vattenvägen som resurs

och infrastruktur kan tas tillvara i syfte att stödja en attraktiv och hållbar region- och stadsutveckling.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Arbetet har genomgående inriktats på urbana vattenvägar och inte på skärgårdstrafik i mer traditionell betydelse som ofta kan karaktäriseras som glesbygdstrafik.

Hållbarhetens tre dimensioner – ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet – har genomgående stått i fokus.

Givet arbetsgruppens sammansättning och deltagarnas kompetens och yrkesområden har arbetet på ett naturligt sätt också inriktats mot planeringsperspektivet. Även om området inrymmer en lång rad betydelsefulla detaljfrågor har projektet strävat efter att bibehålla helhetssynen – vatten-

vägens roll i transportsystemet och kritiska faktorer för attraktivitet och kostnader. Parallella projekt av t ex mer teknisk karaktär har initierats (Vattenvägen 365) och uppmuntrats (OptimAlferries).

Projektets namn "Koll på vatten" eller det längre "Kollektivtrafik på urbana vattenvägar – ökad kunskap och studie av potential" anger tydligt att utgångspunkten ursprungligen var kollektivtrafik, vilket därmed är en avgränsning i sig. Denna avgränsning har dock hållits relativt "mjuk" då även cykel och andra utrymmeseffektiva lösningar ansetts tjäna samma syfte som kollektivtrafiken och därmed vara relevanta i sammanhanget.

1.5 METOD

Projektets ryggrad består av den breda och regionöverskridande konstellation som forumet utgör med såväl nationella som regionala och lokala aktörer. Arbetets bas har utgjorts av ett antal workshops varje år (ett par, tre nationella plus ett par regionala workshops per år, se bilaga 5) med externa föredragshållare, såväl som internt arbete och gemensam reflektion. Däremellan har deltagarna successivt ökat den egna kunskapen och reflekterat kring vattenvägen som resurs för att sedan dela nya insikter vid nästa träff.

Initialt genomfördes en kunskapssökning via VTIs bibliotek, där de vetenskapliga referenserna förvisso inte var lika talrika som vore brukligt för andra kollektivtrafikslag, men genom vilka vi tidigt ändå fick en bra evidensbaserad grund att stå på och en inblick i den internationella forskningsfronten på området.

Med gemensamma krafter och viss tilläggsfinansiering från de västsvenska parterna inom Västra Götalandsregionen har rapporten "Kollektivtrafik på vatten – Potentialbeskrivning för region väst" tagits fram med hjälp av Trivector Traffic.

I Stockholms län har parterna formulerat ett antal regionala åtgärder som är kritiska framåt och därutöver påbörjat ett arbete med att ta fram kompletterande planeringsunderlag för RUFSArbetet. Då motsvarande rapport som för Västra Götalandsregionen ej tagits fram för Stockholm är informationen i denna rapport något mera matnyttig vad gäller region Stockholm.

Resultatspridningsmässigt har projektet löpande bidragit med kunskap i bredare sammanhang såsom på Swedish Maritime Day, i Almedalen, vid

inbjudningar från politiken, via artiklar i fackpress, seminarium på Persontrafik 2014 och slutligen via poster på Transportforum 2015.

Via en kompletterande löpande dialog inom forumet har arbetet kontinuerligt drivits vidare och skapat förståelse för och insikt i varandras förutsättningar och målbilder. Genom förankring i såväl Göteborgsregionen som Stockholmsregionen har ett ömsesidigt kunskapsutbyte tillika nätverksbyggande främjats.



Gemensamma och tillitsfulla insatser ger slitstyrka och stadga.

Som symbol och liknelse för hur vår samverkan kan skapa nytta har projektet haft en tross. Precis som att varje tråd, fiber eller enklare tamp inte har samma slitstyrka och robusthet som ett rejält tågvirke skapas inte samhällsnyttig vattenburen kollektivtrafik på egen hand. I det norska uttrycket för samverkan, "samhandla", är proaktiviteten hos de enskilda parterna mer betonad vilket vi tagit fasta på. I arbetet har också en "röd tråd" (blå på bilden) tvinnats in som inte har kunnat tas bort utan att lösa upp hela tågvirket.

Deltagare Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar

Nationellt: Trafikverket (inkl Färjerederiet), Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och Samtrafiken.

Västra Götalandsregionen: Trafikverket region Väst, Västra Götalandsregionens kollektivtrafiksekretariat, Västtrafik AB, Trafikkontoret Göteborgs stad och Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR).

Region Stockholm: Trafikverket region Stockholm, Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) i Stockholms läns landsting (från 2015 Tillväxt- och regionplaneringsförvaltningen, TRF), Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafik- och Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad, Stockholms Hamnar och slutligen Kommunförbundet Stockholms län (KSL).

Målgruppen för denna rapport är i huvudsak deltagarna själva, men även andra initierade parter som är intresserade av urbana utmaningar, samhällsplanering och hållbara transportlösningar.

1.6 BEGREPP SOM ANVÄNDS I DETTA DOKUMENT

Allmän trafikplikt	Den trafik som landstinget bedömer behöver upphandlas för att uppnå de regionala kollektivtrafikmålen som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet.
Betalsystem/biljettsystem	System för att sälja biljetter och ta betalt av resenärerna. Innehåller biljetter som bestäms i prissystemet.
Brygga	I sjöfartssammanhang refererar begreppet brygga ofta till den s k kommando-bryggan ombord på fartyg. I denna rapport avses emellertid ett samlingsbegrepp av den plats där fartyg lägger till/angör oavsett om det är en fast kaj, flytande ponton eller annan typ av brygglösning.
Bytespunkt	En knutpunkt (hållplatsområde) där det finns goda förutsättningar för byten mellan olika eller samma trafikslag.
Comodalitet	Dels kombination av olika färdmedel i en och samma resa, men även möjligheten att ha tillgång till information om olika valmöjligheter av färdmedel för samma resa. Comodalitet tittar även på varje trafikslag för sig. Ibland refereras till följande formel: Intermodal + Multimodal = Comodal.
Framkomlighet	Beskriver hur snabbt det går att ta sig fram i ett gatunät. Ett enkelt framkomlighetsmått är hastighet i relation till skyltad hastighet.
Fyrstegsprincipen	En arbetsstrategi hos Trafikverket, där varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. <ol style="list-style-type: none"> <i>Tänk om</i> Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. <i>Optimera</i> Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. <i>Bygg om</i> Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. <i>Bygg nytt</i> Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.
Inre vatten	Se bilaga 4.
Intermodalitet	Resor som innefattar mer än ett trafikslag. Begreppet har fokus på själva bytet.
Kapacitet	Hur många fordon/fartyg eller resenärer som ett system klarar av under en viss tid och i ett visst snitt, t ex mellan två hållplatser.

Kollektivtrafik	”Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” enligt Artikel 2, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. Även taxi ingår allt oftare i detta begrepp.
Kollektivtrafikandel	Antal kollektivtrafikresor i förhållande till privat- och tjänstebilsresor. Gång och cykelresor räknas inte in här.
Kommersiell trafik	Kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Inga offentliga subventioner utgår till kommersiell trafik.
Linje	Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser/stationer längs sträckan.
Motoriserade resor	Resor med bil, buss, tåg etc. Gång och cykel räknas inte in.
Multimodalitet	Transporter med olika färdmedel som drivs av samma operatör. Begreppet har fokus på de olika färdmedlen.
Planmonopol	De svenska kommunerna har makten att bestämma hur marken i kommunen ska användas och bebyggas.
Regional kollektivtrafik	Innebär kollektivtrafik inom ett län samt kollektivtrafik över länsgräns som i huvudsak består av arbetspendling och andra vardagsresor.
Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)	I och med den nya kollektivtrafiklagen ersattes den tidigare trafikhuvudmannen med en regional kollektivtrafikmyndighet, RKM, med uppgiften att fatta strategiska politiska beslut om kollektivtrafikens utveckling.
Regionala kärnor (avseende Stockholm)	Åtta regionala kärnor har definierats i RUF 2010: Täby C – Arninge, Kista – Sollentuna – Häggvik, Barkarby – Jakobsberg, Kungens Kurva – Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda – Märsta.
Regionala trafikförsörjningsprogram	Se nedan under Trafikförsörjningsprogram.
RUF 2010	Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Framtagen av landstingets dåvarande Regionplane- och trafiknämnd.
Tillgänglighet	Begreppet har två betydelser: Tillgänglighet som avser geografisk rörlighet, d v s möjligheten att nå en punkt i regionen med kollektivtrafik. Tillgänglighet i form av möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken.
Trafikförsörjningsprogram	Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett s k trafikförsörjningsprogram. Programmet ska vid behov uppdateras.
Trängsel	Två betydelser av trängsel: Med trängsel i kollektivtrafiken avses oftast situationen inne i fordonen, vilket påverkar resenärernas komfort. Trängsel kan också avse situationen i väg- eller spårnätet (infrastrukturen) vilket påverkar framkomligheten. Den sistnämnda betydelsen är i huvudsak den som avses i denna rapport.
Utrymmeseffektivitet	Anger hur effektiv transporten är vad gäller hur stor yta av stadens utrymme som tas i anspråk per transporterad person.
Upphandlad trafik	I det regionala trafikförsörjningsprogrammet avses den trafik som har belagts med allmän trafikplikt och som landstinget genom upphandling har avtalat om och subventionerar.
Väderskydd	På vissa hållplatser finns skydd mot regn och vind uppsatta, s k väderskydd.
Yteffektivitet	Se Utrymmeseffektivitet ovan.

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS OMFATTNING OCH BEFINTLIG FLOTTA

Omfattningen av kollektivtrafik till sjöss idag är klart begränsad. Mindre än 0,7 procent av Sveriges totala kollektivtrafik går på köl¹. Denna siffra inkluderar dock inte Trafikverket Färjerederiets 70 vägfärjor. Antalet fartyg i nationell fart i Sverige (för kollektivtrafik, vägfärje- och turisttrafik) uppgår totalt till drygt 350 st, enligt Skärgårdsredarna. Genomsnittsåldern på dessa fartyg närmar sig 50-års ålder, vilket ger avtryck i båttrafikens emissionsprofil och därmed i dagens samhällsekonomiska kalkyler. Vidare är dagens traditionella fartyg ofta stora enheter som ger sämre flexibilitet, lägre turthet och sämre fyllnadsgrad än vad mindre enheter skulle göra. Ändamålet för dagens vattenburna kollektivtrafik är i huvudsak glesbygdstrafikering till öar och i skärgård, men på senare år har även urban vattenburen trafik successivt utvecklats med en positiv resandeutveckling som följd.

2.1.1 Trafikutbud

Nedan beskrivs dagens trafikutbud för Stockholmsregionen. Motsvarande information för region väst beskrivs separat i delrapporten *Kollektivtrafik på vatten – potentialbedömning region väst*.

**På Stockholms inre vatten (d v s skärgårds-
trafiken undantagen) består den upphandlade
pendelbåttrafiken i dagsläget av:**

- Djurgårdsfärjan som trafikerar Slussen – Skeppsholmen – Djurgården.
- Linje 80 (f d Sjövägen) som trafikerar Nybroplan – Djurgården – Nacka – Lidingö – Frihamnen.
- Linje 50 Ropsten – Tranholmen – Storholmen.

Resandet på linjerna 80 och 50 består framför allt av arbetspendling. Resandet på Djurgårdsfärjan skiljer sig en del åt och består till stor del av besökande till Djurgården.

Vid sidan av ovanstående finns också den s k Sjöstadstrafiken mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm, vilken handlas upp av Stockholms stads Exploateringskontor. Därutöver finns även viss kommersiell trafik t ex mellan Alvik och Riddarholmen, samt från Hammarby sjöstad in till Nybroviken. Den kommersiella trafiken körs främst under sommarhalvåret.

1. Trafikanalys 2013:20, Lokal och regional kollektivtrafik 2012.
2. Enligt RUF5 2010, Stockholms läns landsting.

2.1.2 Trafikkoncept

I Stockholm är SL-trafiken uppdelad i olika funktioner för olika kundgruppers behov enligt följande:

- **Stomtrafik.** Spårtrafik och stombussar för att klara de stora resandeflödena. Ger möjlighet att resa på längre sträckor mellan de regionala kärnorna i länet². Det övriga linjenätet är uppbyggt kring detta stomnät och ansluter till det. Stabilit över tiden och ändrar sträckning endast i undantagsfall med syfte att garantera stabilitet och långsiktighet.
- **Direkttrafik.** Avlastar när kapaciteten i stomlinjerna inte räcker till. Snabba direktbusslinjer som minskar antalet byten.
- **Kommuntrafik.** Busstrafik vars syfte är att erbjuda kollektivtrafik inom acceptabla gångavstånd som dels ansluter till stomtrafiken och dels ger förbindelse med kommuncentrum, idrottsanläggningar o s v.
- **Landsbygdstrafik.** En form av kommuntrafik med fokus främst på skolelevers behov av resor till och från skolan. Lokalt anpassade lösningar där underlaget är glest.

Ovanstående indelning gäller idag dock endast den vägbundna trafiken. Båttrafiken delas istället in i *skärgårdstrafik* anpassad till tre resenärskategorier (fastboende i skärgården, fritidsboende och turister) och *hamntrafiken* (t ex mellan Slussen och Djurgården). Hit räknas även trafiken på Hammarby Sjö, som handlas upp separat av Stockholms stad. Waxholmsbolagets arbete är vidare upplagt efter transfertrafik, matartrafik och vintertrafik.

I och med kompletteringen av "Regionalt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik på vatten" tillkom även begreppet pendelbåttrafik i betydelsen kollektivtrafik på vatten som skapar förutsättningar för framför allt arbetspendling, på samma sätt som övrig kollektivtrafik oavsett landburen eller vattenburen. I kommande regionala trafikförsörjningsprogram (beräknas till årsskiftet 2016/17) bör pendelbåttrafiken delas in efter SL-trafikens olika funktioner (ovan) i syfte att skapa jämförbarhet, tydlighet och enkelhet.

Trafikverket Färjerederiets vägfärjor ingår inte i något av begreppen ovan.

På motsvarande sätt pekade arbetet med K2020 år 2009 i "Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen" på vikten av att kollektivtrafiken

nyttjar fordon efter funktionskrav. K2020 använde en hierarkisk funktionspyramid för att illustrera detta, som innehöll koncept som Kom Nära, Kom Ofta, Kom Fort och Kom Långt. Båttrafiken saknas dock bland K2020-koncepten.

2.2 INFRASTRUKTUREN VATTENVÄGEN

Vattenvägen som infrastruktur saknar enkelt uttryckt utbyggda på- och avfarter, samt effektiva och attraktiva bytespunkter för kollektivtrafik. Stödsystem såsom vinterunderhåll av farleder och ett utvecklat utbud av depåer saknas också.

Eftersom fartyg är en unik lastbärare, som kan ta med mer last relativt andra färdmedel, kan vattenvägen användas såväl till kollektivtrafik som till citylogistik och för att ta med cyklar.

I dagsläget nyttjas infrastrukturen främst till glesbygdstrafik, men även av de vägfärjor som årligen hjälper 22 miljoner bilister och passagerare över till andra sidan. På senare tid har mer renodlade tvärgående passagerar- och cykelfärjelinjer uppstått i form av t ex gratisfärjorna Älvsnabbare (linje 286 mellan Lindholmen och Rosenlund, finansierad av Göteborgs stad) och Sjöstadstrafiken (i Hammarby Sjöstad enligt ovan avsnitt 2.1.1).

Som del av infrastrukturen vattenvägen räknas även anöringspunkter, kajer och bryggor. Precis som för fartyg saknas här utvecklade standarder för produktion och underhåll även om kollektivtrafikmyndigheterna tagit fram riktlinjer för tillgängligheten³.

I jämförelse med övriga färdmedel kan konstateras att båthållplatser ofta ägs av privata bryggägare medan andra kollektivtrafikållplatser ägs och underhålls av väghållaren (kommun eller Trafikverket).

2.2.1 Kajer i Stockholm

I Stockholms stads översiktsplan "Promenadstaden" finns sedan några år ett antal punkter utpekade för eventuell båttrafik. Dessa har Stockholms Hamnar sedan arbetat vidare med i sin kajstrategi, som presenterades våren 2014. Vad gäller övriga Stockholmskommuner saknas dock ofta konkreta utpekade områden för utveckling av båthållplatser eller anöringspunkter. En del kommuner lyfter dock båttrafiken generellt i sina översiktsplaner.

I samband med framtagningen av Stockholms kajstrategi genomfördes en inventering av Stockholms Hamnars egna kajer och kajtor, samt en

prioritering kring hur ytorna ska användas. Det är många olika typer av intressen som ska samsas om en begränsad kajyta. Generellt prioriteras den rörliga sjöfarten framför mer stationär såsom restaurantfartyg eller husbåtar.

Den totala tillgängliga längden kajer för sjöfart har minskat historiskt sett och kommer sannolikt att fortsätta minska i framtiden, samtidigt som behoven av att utnyttja kajerna ökar (t ex turism, schaktmassor vid större byggen etc). Det minskade kajutrymmet är en utmaning för den rörliga sjöfarten, till vilken den vattenburna kollektivtrafiken räknas.

"Vad gäller övriga Stockholmskommuner saknas dock ofta konkreta utpekade områden för utveckling av båthållplatser eller anöringspunkter."

Den geografiska omfattningen som behandlas i kajstrategin innefattar emellertid inte några av kranskommunernas kajer utan endast Stockholm Hamnars ytor.



3. T ex Stockholms läns landsting, Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill).



2.2.2 Vinter

Is är en ofta förekommande invändning varför vattenvägarna inte kan användas i samma utsträckning i Sverige som i övriga världen. Emellertid finns en hel del städer i världen, utöver nordiska, som har vattenvägar som tidvis beläggs med is.

Även andra färdmedel stöter på säsongsbetonade problem såsom spårvägarnas utmaningar under vintertid, höstens lövhalka och sommarens solkurvor. Flyget arbetar med av-isning av vingar och landningsbanor. För buss och taxi snöröjs vägbanan.

För väg och spårvägar sköts vinterhållningen i separata system och med separata budgetar. Vad gäller vattenvägen behöver i dagsläget dock det enskilda fartyget själv se till att ha förstärkningar som möjliggör trafik vintertid. Det påverkar fartygens investeringskalkyl. Det kan tyckas vara en engångskostnad, men då dagens isklassade fartyg är tyngre stålfartyg påverkas även drivmedelskostnader och emissioner hela året runt, eftersom ett tyngre fartyg innebär högre drivmedelsförbrukning.

2.2.3 Kapacitet

När potentialen ska bedömas kommer man osökt in på begreppet kapacitet. Sett ur perspektivet att antalet fartyg i den totala svenska passagerarflottan är klart begränsat så är det lätt att dra slutsatsen att kollektivtrafik till sjöss inte har så mycket att erbjuda vad gäller kapacitet. Detsamma gäller om man tittar på dagens restider och inkluderar tiden det tar att kliva av och på ett välbelagt fartyg (då detta traditionellt görs i fören). Båda dessa faktorer kan dock påverkas genom att utöka och

förändra flottan. Det finns alltså all anledning att ytterligare belysa och titta närmare på lösningar för sidotillägning.

När kapacitetsbedömningar görs för andra trafikslag är det främst eventuella begränsningar i själva infrastrukturen som belyses. Enträngssektor och begränsande faktor för vattenvägens kapacitet är kajer och anöringspunkter, men i övrigt anses inte vattenvägen ha några kapacitetsbegränsningar i sig.

2.3 RESTID OCH HASTIGHET

Vad gäller hastighetens betydelse för fartygstafrik varierar den med resans längd. Vid en kortare tvärsöver sträcka är det tiden för på- och avstigning som är central medan en längre sträcka ställer större krav på reskomfort och sittplats, samt att hastigheten är så pass hög att en rimlig dörrtill-dörr-restid möjliggörs.

”Det är således snarast anslutningslösningarna på land som bäst påverkar båttrafikens totala restid. Inte högre hastigheter till sjöss, vilket ger en högre miljöpåverkan.”

Ett av de vanligaste argumenten mot kollektivtrafik på vatten är restiden. Även ur det perspektivet är det intressant att titta på fakta. Medelhastigheten för spårvagnstrafiken i centrala Göteborg är 17,6 km/h⁴. Det kan jämföras med dagens Älvsbyttlar som körs i 8–11 knop dvs 15–20 km/h, vilket även är det intervall som cykeltrafiken oftast rör sig inom.

I Stockholms innerstad varierar trafiken mellan 12–15 km/h (vilket motsvarar 6,5–8 knop) medan den genomsnittliga hastigheten vid arbetsresor i Stockholms län under de senaste tre åren sjunkit till 24 km/h⁵ (motsvarande knappt 13 knop). Således bör båttrafik som överstiger dessa hastigheter kunna tillföra något positivt.

Framför allt i Stockholmsregionen har båttrafikens hastighet och eventuell dispens från hastig-

hetsbegränsningar på tolv knop (se avsnitt 2.10.5) blivit en stor fråga. På längre sträckor kan högre hastigheter så klart öka vattenvägens potential ytterligare, men värt att notera är att båttrafiken redan med nuvarande begränsning på tolv knop matchar genomsnittshastigheten för arbetsresor i länet – dock med en bättre förutsägbarhet.

Avståndet till närmaste bytespunkt på land är ofta inte nära alls, vilket påverkar resenärernas totala restid negativt. Det är således snarast anslutningslösningarna på land som bäst påverkar båttrafikens totala restid. Inte högre hastigheter till sjöss, vilket ger en högre miljöpåverkan. Landbaserade lösningar och markallokering återkommer vi till i avsnitt 3.4.7.

Hastigheten har även betydelse för kostnadsbilden. Dels vad gäller driftskostnaden till följd av mängden drivmedel som förbrukas, men även vad gäller investeringskostnaden. Vid högre hastigheter krävs färre fartyg för att upprätthålla samma trafikarbete vilket minskar kapitalkostnaden.

Begreppet ”båtfaktor” används ibland för att ta höjd för den generella attraktivitet som båttrafiken tycks ha då verklighetens faktiska antal passagerare vid flera tillfällen visat sig överstiga modellberäkningar av resandeunderlag. Liknande resonemang finns för spårtrafik i staden (spårfaktor). En båtfaktor innebär att restiden justeras ned med en viss procentsats. Inom detta projekt har vi dock valt att vara väldigt restriktiva med användningen av sådana generella justeringar. I projektets delrapport *Kollektivtrafik på vatten – potentialbeskrivning region väst*, 2014, beskrivs bakgrunden till båtfaktorn mer ingående.

4. Göteborgs Stad Trafikkontoret, 2013. Trafikstrategi för Göteborg, underlagsrapport. Kollektivtrafik. Rapport nr: 1:5:2013.

5. Stockholms Handelskammare, 2014. Stockholmsregionens utmaningar, rapport 2014:7. Även Trafikanalys 2011:3, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.

2.4 MILJÖPÅVERKAN OCH ENERGIEFFEKTIVITET

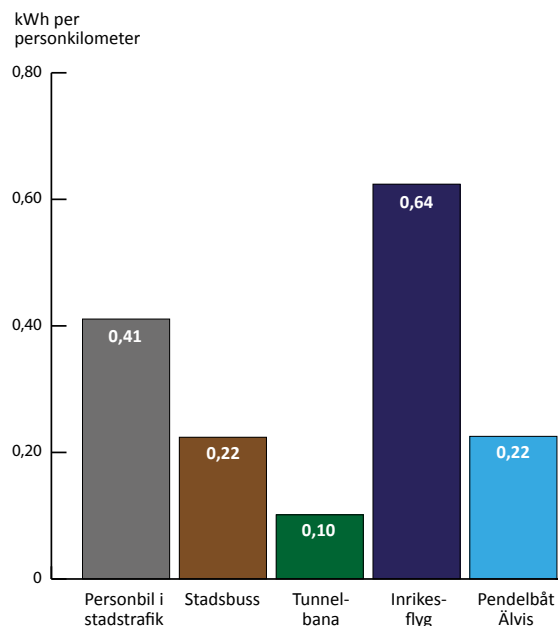
Förenklat kan man säga att sjöfarten historiskt sett tagit vara på restprodukterna från oljeindustrin. Den bunkerolja som inte lämpat sig för bilar och lastbilar har utnyttjats av de oceangående fartygen. I och med klimatfrågans uppvaknande har miljökonsekvenserna av tjockoljan tydliggjorts, vilket resulterat i skärpta utsläppsregler. Så kallade Emission Control Areas är områden till sjöss där man beslutat om obligatoriska metoder att minska fartygsgenererade luftutsläpp av svaveloxider (SOx), kväveoxider (NOx) och partiklar. I det så kallade SECA-området för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen tillåter regelverket nu från 2015 en svavelhalt på max 0,1 viktprocent svavel i det bränsle som används ombord, vilket kan jämföras med cirka 3,5 viktprocent före regleringen.

Inom vattenburen kollektivtrafik är det dock traditionella dieselmotorer som används (inte sällan konverterade buss- och industrimotorer) och bränslet är det samma som för stadstrafikens dieselbussar. Flottans ålder får dock konsekvenser när 20 procent av fartygen i befintlig flotta är tillverkade mellan år 1800 och 1950. Tyvärr har båtmotorer inte samma utveckling av miljövärden som motsvarande bussmotorer. Detta beror på att myndighetskraven är högst olika för bussar och båtar när det gäller avgaskrav och att kostnaderna för en motortillverkare att certifiera en motor för sjöfart är avsevärda.

Motsvarande större och mer genomgripande utvecklingsinsatser som genomförts för exempelvis bussar under senare år saknas på båtsidan vilket gör att de enstaka initiativ att införa nya och fossilfria bränslen såsom eldrift eller biogas inte får genomslag i det stora hela. En mer genomgripande satsning med delat risktagande mellan näringsliv och offentlig sektor skulle kunna vara en lösning. Biodiesel kan mycket väl också vara ett klokt alternativ för kollektivtrafiken till sjöss då det går att styra bunkringsutbudet.

Förutsatt att farten hålls nere har det i teorin återkommande visats att moderna fartyg inte behöver göra större klimatavtryck än andra kollektivtrafikmedel. Dagens inte så framstående miljöprofil hos den vattenburna kollektivtrafiken är snarare ett resultat av vad man inte har gjort dvs "gamla synder", än ett bevis på att den sjöburna trafiken generellt skulle ge en större miljöpåverkan. Vi kan här exempelvis referera till KTHs arbete och jämförelser i publicerad Systemanalys inom projekt Vattenvägen 365. Följande diagram belyser

energikonsumtionen per personkilometer för olika trafikslag. Siffrorna för bil, stadsbuss, tunnelbana och inrikesflyg är hämtade från Trafikverket indexdiagram och bakomliggande genomsnittliga uppskattningar (Trafikverkets hemsida 2014). För båt har vi använt referensfärjan Älvis och utgått ifrån en trettio procentig fyllnadsgrad, vilket tycks vara i linje med gjorda antaganden för övriga trafikslag.



Energieffektiviteten mätt som kilowattimme per personkilometer (kWh/paxkm) fångar respektive trafikslags förbrukning av energi för att frakta en person en kilometer, varpå begreppet fungerar väl i jämförelsesammanhang. Här förutsätts dock att infrastrukturen redan är på plats. Den energiförbrukning som krävs för att bygga infrastrukturen är alltså ej inräknad i ovanstående siffror.

Relevant att notera vid jämförelser av trafikslagens totala energikonsumtion för resor mellan punkten A och B är att sträckningens dragning också har betydelse – inte minst vad gäller antalet personkilometer som krävs för respektive trafikslag. En genare resväg kan alltså i praktiken ge lägre slutlig energikonsumtion trots att den generella siffran (kWh/paxkm) är högre och vice versa.

Vidare är det så klart också högst väsentligt vilken energikälla som används för att täcka behovet. Härstammar energin från fossila källor eller är det fossilfria drivmedel? Och om det är fossilfri energi – vad är det alternativa användningsområdet för denna energi?

Andra påverkande faktorer att ha i minnet när miljöpåverkan diskuteras är regelkrav såsom dagens isklassning, vilket innebär tunga (i.e. drivmedelsslukande) stålfartyg. Då miljöpåverkan av fartyg med egen isbrytande förmåga jämförs med andra trafikslag bör alltså miljöpåverkan av motsvarande snöröjning/vinterhållning av väg/räls rimligen inkluderas.

Eftersom det är många faktorer som spelar roll när klimatavtryck beräknas och då förutsättningarna ser olika ut för trafikslagen kan sammanfattningsvis konstateras att det är svårt att ge en enkel bild. Det är dock viktigt att definiera vad som krävs för att båttrafiken ska bli konkurrensförmålig med övriga trafikslag ur ett miljöperspektiv, så att branschen får tydliga riktlinjer att arbeta vidare utifrån.

2.4.1 Emissioner och hastighet

Vad gäller emissioner ökar dessa exponentiellt med hastigheten förutsatt att samma typ av fartygsskrov och framdrift jämförs. Då motståndet är högre i vatten än på land bör restid främst optimeras i anslutningstrafiken till båten.

2.4.2 Erosion och svall

Vad gäller miljöbelastning i form av erosion är svall, i motsats till vad många tror, inte den största



miljöboven. Framför allt är det erosionen som uppstår ur det tryck och sug som fartygskroppen skapar genom sin framfart som bör undvikas. Hittills är det de riktigt stora passagerarfartygen som har visats ha denna typ av effekt i skärgården⁶. Tryck- och sug effekter av mindre passagerarfartyg har inte belysts specifikt.

Miljöpåverkan av svall är beroende av hur stränderna ser ut från början och vilken trafik kuststräckan eventuellt redan utsatts för. Mängden svall som respektive fartyg skapar är i sin tur beroende av fartygets beskaffenhet vad gäller framdrift, skrovformation, hastighet etc. Den samlade miljöpåverkan av svall kan därför inte bedömas förrän inför start av en väl formulerad trafik på en utpekad linje med en särskild typ av fartyg.

2.5 KOSTNADER

För kollektivtrafikens aktörer är det helt klart att trafik på vatten är mer kostsam än den landbaserade trafiken både vad gäller kapital och driftskostnader. Emellertid skiljer sig kostnadsstrukturen för landbaserad och vattenburen trafik kraftigt åt (se avsnitt 2.8).

”Om konsekvenserna av dessa skillnader inte förtydligas är risken stor för suboptimeringar.”

Om konsekvenserna av dessa skillnader inte förtydligas är risken stor för suboptimeringar. Statligt finansierad infrastruktur riskerar att förväxlas och tas för att vara gratis när kollektivtrafikmyndigheterna prioriterar utifrån sina förutsättningar. Så även vinterhållning av densamma.

Mot bakgrund av ovanstående och det faktum att kapaciteten i transportsystemet behöver byggas ut genomförde Trafikanalys ett kvalificerat räkneexempel *Båtpendling för ökad kapacitet, rapport 2013:8*,

i syfte att på principiell nivå diskutera realismen i att använda båt istället för andra kollektivtrafikslag där transportkapaciteten är eller kan bli ansträngd. Rapporten utgår ifrån översiktliga bedömningar av kostnad, standard, externa effekter och samhällsekonomi för olika typer av kollektivtrafik.

Kostnader för i tur och ordning a) fordon, anläggningar och drift, b) åktid, c) väntetid och d) externa effekter redovisas och slutligen jämförs summan av alla dessa kostnader i form av samhällsekonomi för en fiktiv sträcka på 10 km, dvs 20 km i båda riktningar, som antas kunna trafikeras med pendeltåg, tunnelbana, spårväg, buss, aluminiumbåt, stålbåt och biogasbåt. Aluminium- respektive stålbåtsalternativet utgår i utredningen ifrån dagens flotta, medan biogasbåt-exemplet hämtades från en planerad båttyp, som dock inte realiserats.

Beräkningarna utfördes som ett schablonfall baserat på sträcka, turintervall och en högre respektive lägre efterfrågan (3 000 respektive 1000 resenärer i båda riktningar i genomsnitt under en timme).

6. Erosionsskador i Furusundsleden 2000–2013 – utredning om utveckling, orsaker och möjliga åtgärder. Lars Granath, Hydrographica, 2013-11-12.

Oavsett efterfrågenivå var den totala samhälls-ekonomiska kostnaden lägre för alla tre båtvarianter än för tvärbana och tunnelbana. Vid den lägre efterfrågenivån var det endast biogasbuss som kom bättre ut än de tre fartygsalternativen. Detta trots att miljökonsekvenserna av infrastruktur-anläggningen inte inkluderats bland kostnaderna (vilket dock själva kostnaden för infrastrukturen gjorde). De externa kostnaderna som andel av de samhällsekonomiska var närmast försumbara för alla trafikslag utom för de båda dieseldrivna båtvarianterna (stål och aluminium).

Beträffande åktid beaktade rapporten att det kan finnas en så kallad båtfaktor (se avsnitt 2.3). Emellertid har vi här valt att i siffrorna ovan hänvisa till rapportens sämre båtsiffror UTAN båtfaktor i syfte att inte presentera någon alltför optimistisk version.

Dessa resultat indikerar att det är kostnader-na för systemet som helhet som måste jämföras innan beslut fattas gällande investeringar om ny transportkapacitet. Se vidare avsnitt 2.8 och 3.4.2.

Vad gäller gods har motsvarande utredning gjorts i syfte att få en indikation om det kan vara lönsamt att flytta godsmängder från väg till köl. På uppdrag av Trafikkontoret Stockholms stad och med stöd av Sjöfartsverket har M4Traffic tagit fram *PM – Samhällsekonomisk bedömning Gods på vatten* i början av 2015. Bakgrunden till studien är det förändrade regelverk avseende sjöfart på de inre vattenvägarna (se avsnitt 2.10.4).

2.5.1 Subventionsgrad och glesbygdstrafik

Ibland hörs argumentet att båttrafiken har en högre subventionsgrad än annan kollektivtrafik i Göteborg eller Stockholm och därmed inte är konkurrenskraftig.

Den genomsnittliga subventionsgraden för båttrafiken påverkas till stor del av skärgårdstrafiken, vilken snarare är att beakta som glesbygdstrafik. Skärgården har behov av högre subventioner,

men är också unik och erbjuder andra värden vilka vi inte går in på här, som också motiverar en högre subventionsgrad. Detta ska dock inte förväxlas med Djurgårdsfärjan eller Älvsbytteln i Göteborg. Istället bör subventionsgraden för dessa pendelbåtar jämföras separat med den landbaserade trafiken.

2.5.2 Väder och geografiska förhållanden

Även väder och geografiska förhållanden påverkar kostnadsbildningen. Hög sjö kräver högre fribord och ger ökat slitage på kajer, is ställer krav på förstärkning och saltvatten ökar slitage och underhållsfrekvens.

Hållplatser för sjötrafik är vädermässigt utsatta och med resenären som utgångspunkt finns anledning att ifrågasätta om inte mer ombonade väderskydd krävs för vattenburen kollektivtrafik.



2.5.3 Fartygets tyngd och angöringslösningar

Fartygets tyngd har så klart en direkt påverkan på behov av drivmedel. Ett lättare fartyg innebär dock även en större höjdskillnad beroende på om fartyget är fullt med passagerare eller inte, vilket kan innebära vissa utmaningar vid på- och avstigning. Ur det perspektivet kan pontoner vara en bra lösning då dessa följer vattennivån. Det innebär i sin tur möjligen en kostnadspåverkan i angöringslösningen.

2.6 KUNSKAPSLÄGET OCH RÅDANDE PERCEPTIONER OCH UPPFATTNINGAR

Trots fakta enligt ovanstående avsnitt 2.2–2.5 avfärdas vattenburen kollektivtrafik från tid till annan som kapacitetssvagt, dyrt och mer miljöbelastande. Inom projektet har vi inte kunnat verifiera något av dessa påståenden. Däremot ser vi att bristande systemperspektiv och avsaknad av vederhäftiga underlag mycket väl kan vara bakgrunden till att denna typ av enkla sanningar och

avfärdande myter florerar. Generellt konstateras en brist på neutrala data och ett behov av att synsätt och perspektiv behöver bli mer faktabaserade.

Under 2014 genomförde IVL Svenska Miljöinstitutet en mycket intressant intervjustudie⁷ där ett tjugotal initierade respondenter (politiker, tjänstemän och andra sakägare) fick frågor om just vattenburen kollektivtrafik. Det som där blir

7. IVL Svenska Miljöinstitutet, Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen, 2014.



slående är att väldigt få säger sig ha begränsade kunskaper i ämnet. Istället uttrycker de flesta tydliga påståenden om sjötrafiken, dess potential och varför den är, eller inte är, en framtidsväg. Kartläggningen visar på diametralt motsatta uppfattningar som anses som fakta, vilket tydliggör mängden tyckande och bristen på vederhäftighet gällande den vattenburna kollektivtrafiken.

Den vattenburna kollektivtrafikens litenhet i omfattning innebär vidare att det endast är en minoritet av individerna som arbetar inom samhällsplanering och transportsektorn, som har egna erfarenheter och djupare kunnande kring vattenvägarnas förutsättningar. De som kommer från

andra hållet och har all upptänklig erfarenhet av sjön och fartyg saknar å andra sidan emellanåt insikter vad gäller systemperspektiv och samhällsplaneringens större penseldrag. En reflekterande aktör i branschen konstaterade också att den vanligaste utbildningsbakgrunden hos samhällsplanerarna ger kunskaper i hur man bäst tar vara på och planerar markytan, men ingenting om vad som kan göras av vattenytan. Förhållandena tycks vara de samma vad gäller personal på myndigheter som arbetar med forskningsstöd. Erfarenheterna och insikterna kring vattenvägens potential är begränsade varpå medel främst riktas till storsjöfarten alternativt andra kollektivtrafikslag.

2.7 PLATS I PLANERINGSPROCESSEN

Vattenvägarna och dess perspektiv beaktas sällan i de strategiska planeringsarbeten som görs idag. Sjöburna alternativ inkluderas inte i paletten av lösningar och frågan kommer därför ofta inte ens upp för diskussion. Ett exempel på detta var att den vattenburna kollektivtrafiken reglerades i kollektivtrafiklagen först efter påtryckningar och blev då ett komplement vid senare tillfälle.

Den infrastruktur som vattenvägen utgör är speciell på många sätt. Det faktum att den likasom redan finns där innebär att den sällan är ett ämne i diskussioner kring nationella eller regionala planer och därmed inte blir ett budgetobjekt. Konsekvensen av det är att det heller inte blir någon bredare diskussion på högre nivå om hur vattenvägen skulle kunna användas för att uppnå transportpolitiska mål och miljömål.

När vattenburen kollektivtrafik trots allt tas upp för diskussion så kommer det sent i planeringspro-

cesserna. Inspel angående vattenvägen tycks av tradition heller inte göras i någon större omfattning på remisser såsom länsplan och regionala aktualitetsbedömningar.

Försök som gjorts har kritiserats för att pågå alltför kort tid (t ex snabbfärjor Öckerö 2005) alternativt inte vara tillräckligt tydliga angående vad det är som ska utvärderas (t ex Sjövägen 2010).

Upphandling sker ofta med kort varsel, vilket får negativa effekter på miljöprestandan, eftersom befintliga fartyg är ålderstigna och fartyg inte är lagervara på samma sätt som buss utan traditionellt tar upp emot två år att producera. När väl nya fartyg köps in är riskbenägenheten ofta låg. Mod och nytänkande får stå tillbaka och nya lösningar prioriteras bort, till förmån för en maximerad driftsäkerhet, eftersom det sällan finns reservfartyg att sätta in.



OSIGNAL

Fuling

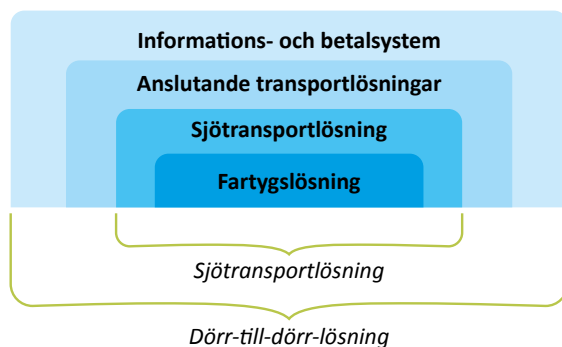
2.7.1 Utvärderingsmetoder och planeringsverktyg

Det saknas en vedertagen metod för att kvantifiera de värden vattenvägen kan innebära ur ett samhällsperspektiv såsom stadskvaliteter, effekter på turism, skapandet av nya reserelationer och minskat antal personkilometer totalt, men också att utrymmeseffektiviteten ökas genom att ta tillvara stadens vatten som en urban yta.

Strukturmodellerna speglar inte alltid verkligheten och behov finns att uppdatera dessa. En tydligt formulerad trafikuppgift behöver utformas.

2.7.2 Brist på systemperspektiv

När sjötrafiken planeras och värderas begränsas perspektivet ofta till enbart fartygslösningen och själva sjöresan, trots att detta bara är en del av helheten, se figur 1. Faciliteterna runt omkring är minst lika viktiga som fartygets operativa drift. Precis som för övrig kollektivtrafik.



Figur 1: Systemgränser arbetspendling

2.7.3 Aktörskartan

Aktörskartan kring vattenvägarna är komplex och mångfacetterad. Initialt i detta projekt var det relativt många oklarheter gällande vem som ansvarar för vad. Väldigt förenklat kan man så klart säga att kommunerna äger detaljplaneringen, landstinget trafikplaneringen och privata aktörer många gånger marken, men det är långt ifrån hela

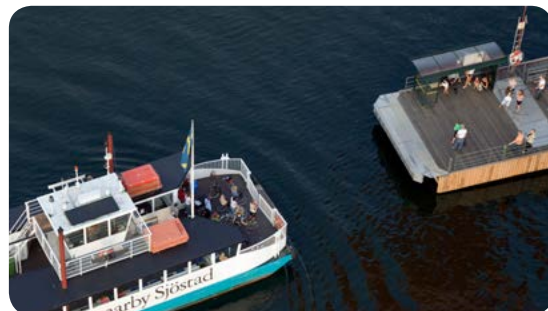
sanningen. I bilaga 1 finns en detaljerad beskrivning av respektive aktörs ansvarsområden, som vi senare återkommer till i analysdelen.

Vattenburen kollektivtrafik ses i de flesta organisationer som ett bevakningsområde. De flesta har en stödjande eller främjande roll, men ingen äger frågan som helhet eller har en uttalad initiativskyldighet.

2.7.4 Organisatorisk hemvist

Den vattenburna kollektivtrafikens organisatoriska hemvist har heller inte varit så tydlig – sannolikt även det till följd av dess litenhet. På sjösidan finns Sveriges Redareförening, som organiserar svensk sjöfartsnäring med ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen. För rederier med färjor och passagerarfartyg för upp till 500 passagerare finns operatörsföreningen Skärgårdsredarna. Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har hittills främst haft fokus på de mer traditionella kollektivtrafikslagen. Sjöfartsforum är en intresseförening för det nationella maritima klustret med uppgift att driva klustergemensamma frågor för en stark maritim näring. Detta innefattar förvisso alla typer av sjöfart (främst gods), men även fritid och turism, service, maritim teknologi, samt forskning, utbildning och havet som resurs (t ex våg- och vindkraft, och biomarina livsmedel).

I alla dessa sammanhang utgör frågan om urban vattenburen kollektivtrafik endast en liten skärva.



2.8 JÄMFÖRELSE AV KOSTNADSSTRUKTUR GENTEMOT ANDRA TRAFIKSLAG

Sett till vad det är som kostar pengar tillika var miljöbelastningen uppstår ser det väldigt olika ut mellan de olika kollektivtrafikslagen. Fartyg är betydligt dyrare i inköp än en buss. Samtidigt är ett fartygs livslängd minst tre–sex gånger så lång som livslängden på en buss. Medan järnvägen har sin största investeringskostnad tillika miljöpåverkan vid anläggningen av spåren är vattenvägen mer eller mindre redan på plats (på- och avfarternas sak-

nas dock). Däremot sker investeringar av farkoster ofta i form av inköp av ett eller två fartyg per tillfälle, vilket gör att eventuella stordriftsfördelar utblir. Samma sak gäller bryggor och pontoner, vilket innebär höga investeringskostnader. Produktionsupplaga är en avgörande faktor för kostnadsnivån i produktionsledet. Dagens krav på isförstärkning av fartyg (istället för vinterröjning av farleden) driver ytterligare upp fartygens investeringskalkyl.

Underhållsmässigt krävs allt tätare förstärkning av vägar och spår när extremväder blir vanligare, dagvattensystem riskerar att svämma över och vägar undermineras. Detta lär även påverka bryggor och kajer, men inte själva färdvägen i form av vattenvägen som lägger sig lika blank som innan efter att stormen bedarrat.

Investeringskalkyler för infrastruktur respektive fordon/fartyg såväl som underhållskalkyler och driftskalkyler är därför svåra att jämföra utan att se det hela ur ett systemperspektiv. I synnerhet då kapaciteten i nuvarande väg och järnvägsnät inte är tillräcklig.

2.9 SAMHÄLLSNYTTA

I dagsläget ses och utvärderas sjötrafiklinjer ofta som ett solitärt fenomen istället för som en del av transportsystemet som helhet. Detta får konsekvenser på de samhällsnyttoberäkningar som görs. Vår bedömning är att motsvarande aldrig skulle hända gällande exempelvis spårvägstrafiken som de facto liknar vattenvägen på det sätt att den "ligger där den ligger" och resenären måste på något sätt ta sig "till" spåren/vattenvägen för att kunna utnyttja trafiken. Dock har vattenvägen inte ett upptagningsområde på 360 grader på samma sätt som järnväg. Vattenvägens fördel ligger istället i dess flexibilitet att sträckningar kan ändras med

tiden t ex i takt med att en stad växer. Sjövägen kan också utnyttjas som en möjlighet och en resurs i samband med renoveringar av broar eller andra större byggsatser.

Vad gäller befintliga beräkningsunderlag efterlyses en större transparens kring vilka parametrar som inkluderats. Först då blir det möjligt att jämföra olika typer av beräkningar till exempel mellan trafikslagen. Är hållplatserna inräknade? Anslutningstrafiken? Infrastrukturen? Och hur ser det ut vad gäller vinterunderhåll, klottersanering och återställande efter skadegörelser?

2.10 LAGAR OCH FÖRORDNINGAR

Regelutvecklingen är central då den påverkar både klimatavtryck och kostnader och därmed får konsekvenser för såväl samhällsnytta som konkurrensförutsättningar. I bilaga 3 finns en sammanställning av befintliga regelverk och krav vad gäller säkerhet, behörighet och tillgänglighet. Passagerarnas rättigheter, skadeståndsansvar, arbetsmiljö- och miljökrav, samt Transportstyrelsens avgifter belyses också i bilagan.

Krav på fordons/fartygs faciliteter och arbetsmiljö har konstaterats variera mellan trafikslagen. Kraven ombord bör dock, så långt det är rimligt, jämföras mellan trafikslagen, varför en jämförelse vore värdefull i syfte att säkerställa dels en god marknad med sund konkurrens, men även optimerade beslut på såväl politisk som tjänstemannanivå.



2.10.1 Fartområden

Fartområden är en geografisk indelning av farvatten (alltså ingen hastighetsindelning). Många av de krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter varierar beroende på fartområde. Ju längre ut från land/skyddad plats resan går desto större yttre påverkan på fartyget och därmed krav på en mer robust konstruktion och mer säkerhetsutrustning (livräddning, kommunikation o s v). Sammanfattningsvis, ju mer vidsträckt fart desto högre krav ställs på fartyg och de ombordanställda.

Det finns två olika fartområdesindelningar som styr kravnivån, dels fartområden kopplade till fartygets konstruktion och utrustning, dels fartområden kopplade till behörighet och bemanning.

2.10.2 Nationella föreskrifter

I syfte att sträva mot ett funktionsbaserat och enklare regelverk har Transportstyrelsen under de senaste åren arbetat intensivt med utvecklingen av nationella föreskrifter. Dagens krav på tunga stålkonstruktioner för att uppnå isklassning är ett exempel där ett regelverk byggt på funktionskrav ger möjligheter för förbättringar i miljöprestanda och kostnadsprofil. Se vidare om nationella föreskrifter i ovan nämnda bilaga 3.

2.10.3 Införande av EUs inre vattenvägsdirektiv

Den 16 december 2014 infördes det europeiska regelverket för inre vattenvägar i Sverige. Det är därmed i ett första skede möjligt att använda certifikat för inlandssjöfart på Göta Älv, Väner och Mälaren. En våghöjdsanalys är också beställd av Transportstyrelsen från SMHI för att klargöra vilka andra områden som kan bli aktuella för inlandssjöfart. Mer om de sk gemenskapscertifikaten och inre vattenvägsdirektivet i nämnd bilaga 3.

2.10.4 Hastigheter och vattenområden

Idag råder i städerna oftast en generell hastighetsbegränsning på tolv knop eller lägre.

Regleringen kring hastigheter på sjön ligger i sjötrafikförordningen. Fartbegränsningen gäller endast skepp (d v s fartyg som är >12 m långa och >4 m breda). Länsstyrelsen är den instans som reglerar hastigheter och handhar föreskrifterna. Det råder en viss osäkerhet kring varför eller när regelverket kom till t ex gällande städernas generella begränsningar. Fartygsdimensionerade hastigheter d v s hastighetsbegränsningar som anpassas efter fartygets specifika egenskaper kommer ofta upp som en möjlighet för framtiden.

Idag anger Länsstyrelsen hastighetsbegränsningar i koordinater, vilket är svårtolkat och därmed

kan skapa onödiga barriärer för den som vill starta trafik. En omarbetning av hastighetsbegränsningarna till sjökortsformat (digitaliserat kartmaterial) skulle underlätta för såväl samhällsplanerare som trafikaktörer. Detta har enligt Sjöfartsverket påtalats ett flertal gånger, men hittills utan resultat.

Länsstyrelsen beslutar även om förbud och begränsningar i rätten att ankra eller utnyttja vattenområden.



2.10.5 Regel frågan kajer och buller

Hittills har reglerna för så kallat industribuller (inkl hamnar) och trafikbuller skiljt sig åt vilket försvårat att bygga bostäder vid vattnet i bullerutsatta lägen. I två nya riktlinjer från Naturvårdsverket och Boverket som nu är ute på remiss ändras reglerna så att industribuller nästan jämställs med trafikbuller, vilket skulle öppna upp för att kunna bygga bostäder med en tyst sida även om bullret kommer från en hamn, bangård eller industri. Det blir då även möjligt att bygga enkelsidiga bostäder förutsatt att bullret inomhus håller sig inom regelverket, som inte ändras för inomhusljud.

2.10.6 Ny kollektivtrafiklag

Den 1 januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag⁸ i kraft. Sex månader senare kompletterades den att inkludera även vattenvägen. Den nya lagen innebär att trafikföretagen fritt och inom alla marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har de grundläggande tillstånd som krävs för verksamheten. Den tidigare trafikmyndigheten ersattes med en regional kollektivtrafikmyndighet, RKM, med uppgiften att fatta strategiska politiska beslut om kollektivtrafikens utveckling med ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

Målsättningen eller intentionen bakom den nya lagen var vid sidan om att säkerställa ett sammanhållet system tudelad. Dels ville man öka utbudet och attraktiviteten gentemot resenärerna, då fler behöver åka kollektivt för att framkomligheten och hållbarheten ska öka, och dels ville man öppna upp för kommersiella initiativ i förhoppningen att minska finansieringsbördan för samhället.

8. Prop 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag.

3. ANALYS

3.1 OMVÄRLD OCH UTBLICK

Idag bor över 50 procent av världens befolkning i storstäder. Till år 2040 förväntas denna siffra ha ökat till 75 procent. Världens städer upptar dock bara tre procent av jordens yta. Utrymmeseffektiva transportlösningar är därmed högintressanta i flertalet av världens städer, som dessutom ofta är lokaliserade vid vatten. Betydelsen av utrymmeseffektiva lösningar i storstäder ser heller inte ut att minska framöver.



Urbanisering och kraftig befolkningstillväxt leder till behov av nya bostäder, som i sin tur ställer krav på tillgänglighet, nya resvägar och förändrad infrastruktur. Som exempel beräknades behovet av nya bostäder i Stockholm till cirka 300 000 varav cirka 260 000 utgör nyproduktion om länet växer i enlighet med planerna i RUF2010 (Häggroth, 2011). En högre belastning i trafiken orsakar framkomlighetsproblem och kapacitetsbrister i transportsystemet. Beräkningar gjorda av Trafikanalys 2011⁹ visar att de samhälleliga kostnaderna som uppstår till följd av trafikförseningar vid arbets-

pendling i våra tre storstadsregioner uppgår till 8,5 miljarder kronor årligen. Inkluderas miljökonsekvenserna landar den totala kostnaden på 11,5 miljarder kronor per år.

Att minska utsläppen av växthusgaser är en annan stor utmaning för transportsektorn, eftersom energianvändningen för transporter domineras av fossila bränslen. I Sverige uppgick, enligt Trafikverket, transportsektorns andel av klimatpåverkan till 33 procent år 2012.

Mot bakgrund av bristen på utrymme i väg- och järnvägssystemen genomförde Trafikverket den så kallade kapacitetsutredningen 2012 i vilken bland annat följande slutsatser drogs kring hur man bäst löser dessa utmaningar:

- De största möjligheterna i ökad kapacitet finns i befintligt system
- Fyrstegsprincipen är central
- Systemet behöver användas smartare, effektivare och på ett mer hållbart sätt
- Främja övergången mellan trafikslag
- Utveckla kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken

En effektiv resursanvändning är central för såväl transportflödet som ur klimathänseende. Vattenvägen utgör en delvis färdig infrastruktur och en resurs som idag utnyttjas dåligt.

För resenärernas del betyder trängseln allt längre restider, lägre produktivitet och mindre tid för familj, rekreation och fritid. Kollektivtrafikbranschens ambition att fördubbla kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är uttalad, men utmaningen hur bilisterna ska lockas över till kollektivtrafiken kvarstår.

3.2 RISK FÖR MOMENT 22 – LITET IDAG MEN DÄRMED INTE UTAN POTENTIAL

Den vattenburna kollektivtrafiken befinner sig idag i minoritet oavsett sammanhang. Inom sjöfarten har passagerartrafiken en försvinnande liten del jämfört med gods. Samtidigt är andelen kollektivtrafik som går på köl knappast märkbara

bland annan mer traditionell kollektivtrafik som buss och spårväg.

Den vattenburna kollektivtrafikens nuvarande låga andel tycks bli skäl till att frågan kontinuerligt och genomgående prioriteras lägre, vilket i sin tur

9. Trafikanalys 2011:3, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.

skapar en risk att vi inte utnyttjar våra resurser optimalt. Lite av ett moment 22 alltså. Eftersom vattenburen kollektivtrafik inte redan är av stor betydelse så satsar vi inte, trots att det kan bidra till hållbar mobilitet.

Kunskapsläget, med många attityder gentemot sjötrafiken och uppfattningar om sanningen, som

inte nödvändigtvis är baserade på fakta (avsnitt 2.6) är en annan stor risk för suboptimering av resurserna i transportsystemet. Vår förhoppning är att kunskapsunderlag såsom denna rapport och flera andra ska bidra till att vattenvägarna utnyttjas i den mån det så förtjänas.

3.3 VATTENVÄGARNAS ROLL I STRÄVAN MOT MÅLEN

I bilaga 2 har vi samlat de övergripande målbilderna för Sverige och projektets ingående regioner vad gäller transport och miljö. Detta eftersom målbilderna rimligen bör vara styrande när vattenvägens roll utreds.

Att resa via vattnet är på intet sätt ett självändamål, men vattenvägen bör nyttjas där så är relevant och hållbart. Båt bör ha samma krav som övriga trafikslag, men även ges samma förutsättningar. Attraktiviteten och hållbarheten bör vara lika bra eller bättre än dagens kollektivtrafiklösningar, samt bidra till ökad kapacitet året runt. Även om kollektivtrafiklösningarna bör fungera även under

vinterhalvåret betyder inte det att allt behov av kapacitet har krav på året-runt-drift. Exempelvis turisttrafiken lär fortsatt ha sin tyngdpunkt under den del av året då vattenvägarna är naturligt öppna.

Existerande planeringsverktyg och utvärderingsmetoder behöver anpassas för bedömning av vattenburen kollektivtrafik. Vattenvägen måste tas med i tidiga skeden av samhälls- och trafikplanering, samt arbetas in i befintliga arbets- och planeringsprocesser.

Det ställer krav på kompetens och uppmärksamhet hos de individer som arbetar med planeringsfrågor.



3.4 OPTIMAL ANVÄNDNING AV VATTENVÄGEN SOM INFRASTRUKTUR

Är vattenvägen en barriär för landbaserad trafik eller snarare en oförlöst potential? Hur vill vi se vattenvägen i framtidens transportsystem? Som ett sekundärt komplement till övrig kollektivtrafik (som utvärderas på toppen när alla andra transportmöjligheter och kollektivtrafikslag redan är optimerade) eller som ett reellt alternativ som genom seriösa satsningar kan bidra till ökad tillgänglighet?

Vattenvägen som infrastruktur innefattar flera möjligheter som är svåra att generalisera kring. Vid sidan om skärgårdstrafik kan de urbana vattenvägarna användas för en rad ändamål, vilket understryker hur bred frågeställningen är i detta

projekt. Kanske skulle det ur det perspektivet behövs separata utredningar kring hur vattenvägen kan komplettera utvecklingen av cykel, kollektivtrafikens attraktivitet eller stödja framkomligheten i stort? Tills vidare gör vi dock ett försök här att visa på potentiella alternativ.

Inom detta projekt har återkommande diskussioner förts kring vattenvägens roll och potential som:

- Flytande genväg
- Flytande cykelbana
- Separat kollektivtrafikkörfält

I det parallella projektet Vattenvägen 365 (KTH) gjordes en indelning i tre olika konceptgrenar utifrån användarperspektivet:

- Kollektivtrafik (City Boat och Suburban Shuttle)
- Infrastrukturkoncept (rörlig plattform/bussfärja eller sjölift)
- Individuella vattenburna transportkoncept

Synsättet och perspektivet får också konsekvenser för vilken aktör som har ansvar.

Vad gäller tvärgående lösningar över (eller under) vatten bör kostnadsjämförelser göras mellan fasta förbindelser och vattenburna innan beslut om broar eller färjeförbindelser fattas.

3.4.1 Systemperspektiv i hållbarhetens namn

Trots att fartyg har en konkurrensfördel genom att infrastrukturen mer eller mindre redan är på plats, diskvalificeras sjöfarten ofta baserat på antingen tidiga avgränsningar, dagens omfattning eller det faktum att befintlig flotta inte motsvarar krav på miljöprestanda.

Som exempel presenterade utredningen om fossiloberoende fordonsflotta sitt betänkande "Fossilfrihet på väg"¹⁰ strax innan årsskiftet 2013/2014. Där gjordes en indelning av de totala utsläppen enligt följande:

- Direkta utsläpp – emissioner av växthusgaser från fordon.
- Indirekta utsläpp – utsläpp i samband med produktion, underhåll och distribution av fordon, drivmedel och infrastruktur.

Utredningen konstaterar att den verksamhet som leder till de indirekta utsläppen utgör en förutsättning för att trafiken ska kunna fortgå, men väljer samtidigt att begränsa sin analys för 2030 till de direkta utsläppen. Denna avgränsning är förstående givet utredningens omfattning, men samtidigt olycklig givet uppdragets bredd.

Vidare har utredningen definierat en fossilfri fordonsflotta som ett vägtransportssystem vars fordon i huvudsak drivs med biodrivmedel eller elektricitet. Denna avgränsning och definition blir viktig att hålla i minnet när olika trafikslag jämförs, eftersom vattenvägen infrastrukturmässigt har en lägre miljöpåverkan än övriga trafikslag medan vägar och spår kan antas ha betydligt högre indirekta utsläpp.

Att minimera de direkta utsläppen är självklart oerhört viktigt för att nå uppsatta klimatmål.

Emellertid får avgränsningen i "Fossilfrihet på väg" inte leda till att arbetet med att minimera de indirekta utsläppen uteblir. Sannolikt är detta en springande punkt som vi måste sätta fingret på för att vattenvägen ska få sin rätta plats i transportsystemet.



"Att minimera de direkta utsläppen är oerhört viktigt för att nå uppsatta klimatmål. Emellertid får avgränsningen i 'Fossilfrihet på väg' inte leda till att arbetet med att minimera de indirekta utsläppen uteblir."

3.4.2 Konkreta objekt

Persontrafik till sjöss återfinns sällan i länsplaner eller nationell plan även om undantag finns (t ex för färjor). Bakgrunden till detta tycks vara att kostnaderna för att tillhandahålla denna infrastruktur är så pass begränsade. Åtgärder som kostar mindre än 50 mkr (nationell plan) respektive 25 mkr (länsplan) namnges inte utan tas upp i de så kallade åtgärdsområdena. Ur båda planerna kan man dock ansöka om medel för upprustning av bryggor. Hur medlen i åtgärdsområdena fördelas baseras på regionens prioriteringar vilket igen ställer krav på kunskap, erfarenheter och insikter kring vattenvägens potential, se avsnitt 2.6 och 3.2.

Genom att inom åtgärdspaketerna säkra effektiva och attraktiva bytespunkter för vattenvägen som integrerar båttrafik med andra kollektivtrafikslag och det regionala cykelsystemet, så skulle resursanvändningen av vattenvägen kunna förbättras.

10. Regeringen 2013. Fossilfrihet på väg, Statens offentliga utredningar, Näringsdepartementet (SOU 2013:84).

3.4.3 Ett comodalt perspektiv

Ett viktigt perspektiv i utvecklingen av vattenburen kollektivtrafik är integrationen av detta trafikslag som en naturlig komponent bland övriga trafikslag. Ofta används ord som comodalt eller multimodalitet för att belysa vikten av att arbeta mot ett sammanhållet transportsystem. Syftet med detta perspektiv är att minska klyftor mellan olika delar av transportsystemet och på så sätt skapa en större effektivitet i systemet som helhet.

Exempel på potentiella klyftor mellan olika trafikslag som är viktiga att adressera i designen av ny trafik:

- **Bytespunkter.** Naturliga och tillgängliga omstigningspunkter och bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. I Sverige finns i dagsläget en rad olika aktörer som ansvarar för bytespunkter i kollektivtrafiksystemet, till exempel Jernhusen, Trafikverket, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- **Information.** Gemensamma arbetssätt med trafikinformation mellan olika trafikslag, i syfte att göra det enkelt att få information om resealternativ samt störningsinformation både före och under resan. Aktörer som bedriver kollektivtrafik i Sverige är sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft skyldiga att leverera planerade tidtabeller för sin trafik till bolaget Samtrafiken i Sverige AB. Denna information tillgängliggörs genom tjänster som Resrobot och som öppna data genom Trafiklab.se. Det finns idag ingen reglering som inbegriper störningsinformation eller realtidsinformation på motsvarande sätt.
- **Biljetter och betallösningar.** Gemensamma principer och system för biljetter och betalning mellan olika trafikslag. Inom Samtrafiken finns sedan 90-talet det trafikslagsövergripande biljettsamarbetet Resplus med fokus på bokade resor. Sedan flera år pågår ett branschgemensamt arbete inom bolaget X2AB för att etablera en öppen standard och gemensamma betallösningar, vilket bl a resulterat i en nylansering i början av 2015 av resrobot.se – nu med biljettförsäljning.

I utvecklingen av vattenburen kollektivtrafik är det av stor vikt att ta hänsyn till befintliga strukturer och på så sätt bli en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. Eftersom vattenburen kollektivtrafik idag står för en förhållandevis liten del av detta



system, och utvecklingen av befintliga strukturer skett med de traditionella kollektivtrafikslagen i fokus, är det även av vikt att påverka utformningen och utvecklingen av dessa system så att specifika behov hos vattenburen kollektivtrafik tas i beaktande.

Gällande den statliga utredningen (N2014/2167/TE) "Utredning om information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor", ledd av Åsa Vagland, som lett till departementsskrivelsen DS 2015:11 "Res lätt med biljett" som just gått ut på remiss, har projektdeltagarna från olika håll arbetat för att även vattenvägarnas perspektiv adresseras i det trafikslagsövergripande.

Eftersom utvecklingen inom vattenburen kollektivtrafik, till exempel vad gäller realtidsinformation, till stor del skett isolerat från övrig kollektivtrafik finns det sannolikt även stora möjligheter till ett värdefullt ömsesidigt lärande mellan trafikslag. I detta sammanhang kan exempelvis AIS nämnas. AIS (realtime data med fartygspositionering), Automatic Identification System, är tillsammans med VHF-radio, en avancerad vidareutveckling av GPSTeknologin. Tekniken används mycket bland annat inom logistikbranschen. Vidare kan Waxholmsbolagets möjlighet att fälla digitala semaforer också vara av värde för övriga färdmedel. En digital semafor erbjuder möjligheten att via en e-lösning kunna anropa sjötrafiken till en särskild brygga som annars kan passeras utan onödigt stopp.

3.4.4 Planerade försök och redundans i flottan

Mot bakgrund av ovanstående comodala perspektiv har en oro uttryckts inom projektgruppen över att de försök kring vattenburen kollektivtrafik som nu planeras i region Stockholm¹¹ inte anses ha en tillfredsställande turtäthet eller angöra på platser smidiga nog för att attrahera resenärer. En risk konstateras att uppläggen inte håller tillräckligt hög ambitionsnivå och därmed inte blir lönsamma. Tidsfaktorn, att det tar tid innan en nyetablerad linje bär sig, poängteras också.

”En förståelse för redundansens betydelse för utvecklingen mot en mer hållbar flotta är avgörande för att undvika att avsaknaden av redundanta fartyg blir det som lamslår utvecklingen.”

För att kunna investera i nya, mer moderna fartygslösningar, som inte har testats i samma utsträckning på våra breddgrader, framhålls vikten av redundans i flottan. Nuvarande flotta erbjuder inte redundanta fartyg som kan täcka upp ifall en ny, lite mer oprövad lösning inte håller måttet. Det finns inga fartyg att plocka in på samma sätt som vad gäller bussar ifall det nyinförskaffade skulle fallera. En förståelse för redundansens betydelse för utvecklingen mot en mer hållbar flotta är avgörande för att undvika att avsaknaden av redundanta fartyg blir det som lamslår utvecklingen.

3.4.5 Samplanering och ansvar

I strävan mot en hållbar framtid finns nu en relativt utbredd insikt och mognad kring vikten av att samplanera stadsplanering, bostads- och infrastrukturutveckling med kollektivtrafiken. Gränser suddas ut och behovet att jobba gränsöverskridande är stort. Dock är problematiken kring vem som då ska göra vad en utmaning.

Generellt inom kollektivtrafikbranschen anses en tydligare koppling mellan samhällsplanering och kollektivtrafik behövas. Det saknas t ex tydliga skrivningar om hur de lagstadgade översiktsplanerna (ÖP) och regionala utvecklingsplaner (RUP) ska samordnas med de nya trafikförsörjningsprogrammen. Denna problematik berör naturligtvis även den vattenburna kollektivtrafiken.

Samverkan är av central betydelse, men ”delat ansvar är inget ansvar”, brukar man säga. Givet varje aktörs utmaning att prioritera givna resurser

”Att varje enskild samhälls- eller trafikplanerare har kunskande och förmåga att bedöma också vattenvägens potential är således centralt.”

utifrån givna uppdrag och instruktioner saknas ibland någon som håller i taktpinnen för att skapa momentum framåt för detta nygamla trafikslag annat än när tydliga uppdrag utdelats av politiken. Det är en sak att reagera och en annan att agera. Här finns en risk att avgörande nycklar för att frigöra vattenvägens potential hamnar mellan stolarna. Inte minst – återigen – givet detta trafikslags nuvarande litenhet.

Den av Trafikverket införda metodiken med åtgärdsvalsstudier borgar dock för att problem och behov tydligt analyseras och beskrivs innan lösningar diskuteras. Fyrstegsprincipen bidrar också till att säkra resurseffektiva val. Emellertid ställer dessa metoder krav på grundläggande kunskaper, förståelse och insikter kring samtliga möjligheter i utvärderingsfasen. En åtgärdsvalsstudie blir inte bättre än så långt som de deltagandes kunskap och ambition sträcker sig, vilket ställer krav på att urvalet av deltagare är tillräckligt brett. Att varje enskild samhälls- eller trafikplanerare har kunskande och förmåga att bedöma också vattenvägens potential är således centralt. Detta leder oss tillbaka till behovet av adekvata och vedertagna utvärderingsmetoder (avsnitt 2.7.1).

Samma sak gäller vid detaljplaneremisser då den vattenburna kollektivtrafikens intressen behöver bevakas precis som övriga. Emellertid anses det oklart ifall samhällsplanerarna av idag de facto har vattenburna alternativ i sin begreppsvärld eller är tillräckligt insatta i ämnet för att göra en vederhäftig bedömning.

Ansvaret att säkerställa att vattenvägen finns med i planeringsprocesserna ligger hos den som anordnar, men även hos den som medverkar i olika projekt.

Slutligen har kommunerna en mycket viktig roll. Inte minst vad gäller markallokering, se 3.4.7. Enskilda kommuners möjlighet att medfinansiera kollektivtrafiken har också poängterats inom gruppen. Kollektivtrafikmyndigheternas målsättning kvarstår så klart, men om det finns önskemål utöver den ambitionsnivån (t ex turtäthet eller linje) har kommunerna numera möjlighet att gå in och medfinansiera. Detta gäller all form av kollektivtrafik inklusive den vattenburna.

11. Stockholms läns landsting ärende nr TN 2014-0196.

”Låga broar innebär onödiga omvägar och förlängda resvägar via vattenvägen och hindrar ett effektivt utnyttjande av vattenvägen som körfält.”

3.4.6 Låga broar ett hot

Anläggningen av låga broar är ett uppenbart hot mot vattenvägen som infrastruktur. Sedan flera år diskuteras återkommande gång- och cykelbro över Göta Älv, men nu har även Stockholm fått hotande lågbroar i form av nya Djurgårdsbron och Lilla Lidingöbron. Den sistnämnda är en järnvägsbro mellan Ropsten och Lidingö, som planeras till 5,6 m i farbar höjd och som inte kommer att vara öppningsbar. Detta är närmast att jämföra med vägbommar eller avbrutna spår ur perspektivet vattenvägen som infrastruktur.

Låga broar innebär onödiga omvägar och förlängda resvägar via vattenvägen och hindrar ett effektivt utnyttjande av vattenvägen som körfält. Som ett alternativ till gång- och cykelbroar har koncept med mindre linfärjor diskuterats inom projektet¹².

3.4.7 Markallokering för bytespunkter, anslutningar, depåer och service

För att kunna dra fördel av vattenvägen som infrastruktur krävs bytespunkter för resenärer och service för fartyg. Även om vattenvägen i sig inte

kräver urban yta måste utrymme säkras och mark allokeras för dessa ändamål om vattenvägen ska kunna nyttjas effektivt.

Att skapa samsyn i god tid gällande markanvändningsperspektivet är viktigt. Knutpunkter och noder behöver pekats ut långt i förväg – inte bara i innerstaden utan även i regionens yttre delar, vilket poängterar kommunernas roll i detta arbete. Utan allokerad mark för byten, depåer och service riskerar vattenvägen att byggas bort.

Välutvecklade terminaler och noder som motsvarar de krav som ställs av resenärer och de olika transportslagen är en viktig kugge ur comodalitetsperspektiv. Service som möter både pendlarnas behov, men även fartygens i form av bunkring, tömning etc är centralt vid sidan om tillräckliga infartsparkeringar. Matarbussar har internationellt flera gånger visat sig vara avgörande för att skapa välfungerande system och minimera parkeringsytornas omfattning. Detta gäller även andra typer av anslutningsbussar, hyrcyklar, samt möjligheten att ta med cyklar ombord.

Anslutande infrastruktur såsom cykelbanor och erforderliga omstignings- och parkeringsmöjligheter för cykel, såväl som buss, bil, taxi o s v tillika markyta för eventuella citylogistikterminaler bör ses över och övervägas.

Intermodalitetsfrågan ställer vidare stora krav på anpassning utifrån lokala förhållanden. En bytespunkt mitt i staden kommer exempelvis aldrig att se likadan ut som en mer perifer terminallösning längre ut i regionen.



12. Se delrapport "Kollektivtrafik på vatten – potentialbeskrivning region väst" från 2014.

Lokaliseringsmässigt bör nya färjeterminaler separeras från exempelvis broar och tunnlar, då detta kan skapa nya genare resvägar, samt öka den vattenburna kollektivtrafikens nytta för samhället. Färjeterminaler som baseras i närheten av en bro tenderar att skapa ytterligare belastning på redan ansträngda vägvagnsnitt genom att styra anslutande båttrafikanter samma väg som bilister, samt ställa ännu högre krav på infartsparkeringar o dyl i trånga snitt. Att separera färjeterminaler från broar och tunnlar, men fortsatt i närheten av kommersiella center och bostadsområden, kan öka den vattenburna trafikens konkurrenskraft¹³. Detta bör dock vägas mot andelen kollektivtrafikanter i området och eventuella mer utvecklade kollektivtrafiknoder som kan skapa andra synergier.

Lokaliseringsutredningen är således en mycket viktig del i utvecklingen av kollektivtrafik till sjöss och frågan kring denna bör därför följas av alla inblandade parter.



Fartygens eventuella krav behöver adresseras i samplaneringens tidiga skeden. I utvecklingsarbetet med Skeppsbron i Göteborg fanns själva flytbryggan med i diskussionerna från början men fartygens eventuella krav utöver denna (såsom bunkring, tömning, laddinfrastruktur eller bränsledepåer) diskuterades inte.

Vad gäller angoringslösningar är flytbryggor (pontoner) säkra och bra ur tillgänglighetsperspektiv då de följer vattennivån. Traditionellt används ofta stäv- eller bogtilläggning i svenska städer, vilket i och för sig är ytbesparande, men vilket också medför längre tid för på- och avstigning. Möjligheten att embarkera och debarkera fartyget

sidledes ifrågasätts återkommande för ökad effektivitet, vilket dock ställer krav på stabilitet hos fartyget, som behöver klara att alla passagerare går av samtidigt.

Bristen på utvecklad nationell standard vad gäller brygglösningar kan innebära högre tillverknings- och underhållskostnader. Emellertid skiljer sig kajhöjderna avsevärt åt mellan t ex Göteborg och Stockholm, vilket försvårar utvecklingen av en nationell bryggnorm. I städer med kraftiga tidvattenskillnader såsom i Holland används lösningar med så kallad linkspan för att överbrygga höjdskillnaderna mellan vatten och land. Ju större höjdskillnad desto längre ramper krävs, vilka i passagerarsammanhang därför ofta byggs i vinklar.

Huruvida det är möjligt och lämpligt att utöka städernas begränsade kajtor genom pontoner och flytkonstruktioner i vattnet kan även vara värt att undersöka närmare.

3.4.8 Synergier med cykel

Cykeln har under senare år kommit upp som en nygammal stjärna på trafikslagshimlen. Yt-, kostnads- och energieffektiv, samtidigt som föraren får en bättre hälsa.

Jämfört med andra färdmedel lämpar sig fartyg väl för att kunna ta med cyklar ombord. Det uppmärksammas redan idag av kollektivtrafikmyndigheterna som har allt mer fokus på frågan.



Vattenvägens och cyklingens synergier gäller dock inte enbart inom kollektivtrafiken. Gengående mindre cykelfärjor kan till exempel öka cyklisternas räckvidd och minska det totala antalet personkilometer. Till exempel skulle sådana färjor i storstadsregionernas ytterområden kunna betyda att resor in till getingmidja eller hårt belastade fasta broar kan undvikas.

13. Kamen & Barry (2007). Urban Passenger-Only Ferry Systems: Issues, Opportunities and Technologies, Transactions – Society of Naval Architects and Marine Engineers, 2007, Vol. 114, pp.82-107.



Linfärjorna i Strömstads kommun, som beskrivs i avsnitt 2.6 i delrapporten *Kollektivtrafik på vatten – potentialbeskrivning region väst*, är ett exempel på dedikerade gång- och cykelfärjor, som lämpar sig väl då underlaget är begränsat. Dessa mindre linfärjor med kapacitet för tolv personer och mindre fordon såsom mopeder har, trots ett litet underlag, potential att bidra till minskning av det totala antalet personkilometrar, samt stötta överflyttning till yteffektiva transportslag såsom gång och cykel. I Strömstad är dessa färjor tidvis obemannade och körs av passagerarna själva. Sjöfartsverket tillåter idag dock inte sådana farkoster i allmänna farleder, men paralleller kan dras till pågående utveckling av autonoma bussar eller förarlösa bilar på vägarna.

Utvecklingen av styrsystem och innovativa e-navigationsprojekt (såsom MONALISA¹⁴) skulle på sikt kunna möjliggöra ett slags flytande gång- och cykelbanor, som kan bidra till minskat antal personkilometer genom att man slipper ta sig till och från fasta broar.

3.4.9 Vinterförhållanden

Ett tydligt utvecklingsområde för vattenburen kollektivtrafik är hållbara lösningar för vintertrafiken. Is kräver i regel fartyg av stål som är tillräckligt starka och tunga för att de ska kunna operera även vid kalla temperaturer och i tjock isbeläggning. När samma tunga fartyg används året runt skapas en onödigt negativ miljöpåverkan. I syfte att bidra till minskad miljöpåverkan behöver fartygen bli lättare, vilket ser ut att kunna bli möjligt med Transportstyrelsens nya funktionsbaserade nationella föreskrifter (avsnitt 2.10.3), förutsatt att upprätthållna säkerhetsfunktioner kan visas.

På linjer som trafikeras med lättare snabbfärjor sätts traditionellt tyngre reservfartyg in under vintern. Det innebär dock en dubbel uppsättning fartyg i flottan och säsongvis icke sysselsatta fartyg. Oavsett fartygslösning lär dock anpassning av tidtabell behöva göras under vintertid.

I dagsläget är fartyg i kompositmaterial inte godkända för civil användning i is. Sådana fartyg har dock använts för vintertrafik av det svenska försvaret under flera år. Operatörer av kompositfartyg med lättare vikt vittnar om att skrovmaterialiet inte är något problem, dock tar roder och propeller stryk av att operera i is.

Vad gäller handelssjöfarten finns parter som ansvarar för att farleden hålls fri, men för mindre/småskaliga passagerarfartyg saknas motsvarande.



Sjöfartsverket ansvarar för att bryta havsis, men farleder till hamnar är det upp till hamnen och trafiken att själva lösa.

I region Stockholm har Stockholms Hamnar ansvar för att hålla de allmänna farlederna öppna, men övrigt vatten finns ingen skyldighet att hålla öppet vintertid. På landsidan/kajen i region Stockholm är det i vissa fall Stockholms Hamnar som ansvarar för snöröjning och i vissa fall är det kommunen, lite beroende på var det är.

Vad som är mest kostnadseffektivt – att hålla farleder öppna eller att ålägga fartygen egen isbrytarförmåga bör utvärderas. Driftskostnaden att hålla farleden öppen beräknas per timme som arbetet måste bedrivas, medan den samlade extra kostnaden för egen isbrytarkapacitet summeras dels av ökad investeringskostnad och dels av förhöjd driftskostnad (tillika ökade emissioner) året runt. Vilken part som sedan ska bära denna extra kostnad bör klargöras i en jämförelse trafikslagen emellan.

14. Forsknings- och innovationsprojekt med 39 partners och förankring i tio europeiska länder som fått finansiell stöttning av bl a Sjöfartsverket.

3.5 NORMER, BEKVÄMLIGHETZONER OCH POLITISK VILJA

Förutfattade meningar och ”sanningar” som inte är faktabaserade är som tidigare beskrivits (kap 2.6) vanligt förekommande och ibland ses kanske den vattenburna trafiken snarare som ett pittoreskt inslag än en reell möjlighet. Alla tjänar dock på bättre belagda påståenden. En högre och mer evidensbaserad kunskapsnivå bör därför eftersträvas.

Den position som kollektivtrafiken till sjöss haft härrör till viss del från gammal vana och från att de flesta ogärna ger sig utanför sin bekvämlighetszon. Som individer lägger vi hellre energin och kraften på sådant som vi behärskar och känner oss bekväma med, vilket sammantaget blir till en nackdel för en marginellt utbredd trafik som den sjöburna. Eftersom relativt få individer haft möjligheten att arbeta närmare med sjötrafikens planering, är det heller inte många som har vanan inne eller är helt bekväma runt dessa frågor.

Synen på cykeln idag är dock ett bevis på att normer och perceptioner kan förändras med tiden. Men det har krävts att personer som arbetat med frågan blivit medvetna om möjligheterna och begränsningarna så att adekvata utvecklingsprojekt initierats. Samma sak gäller för vattenvägen.

Trots att vattenburen kollektivtrafik anses vara ett uttalat politiskt mål (t ex i Stockholms stad), faller frågan bort när den hamnar på någons bord som inte har kunskapen. Huruvida det verkligen är ett uttalat politiskt mål eller ej råder det dock delade meningar om, då andra menar att det just har saknats politisk vilja¹⁵.

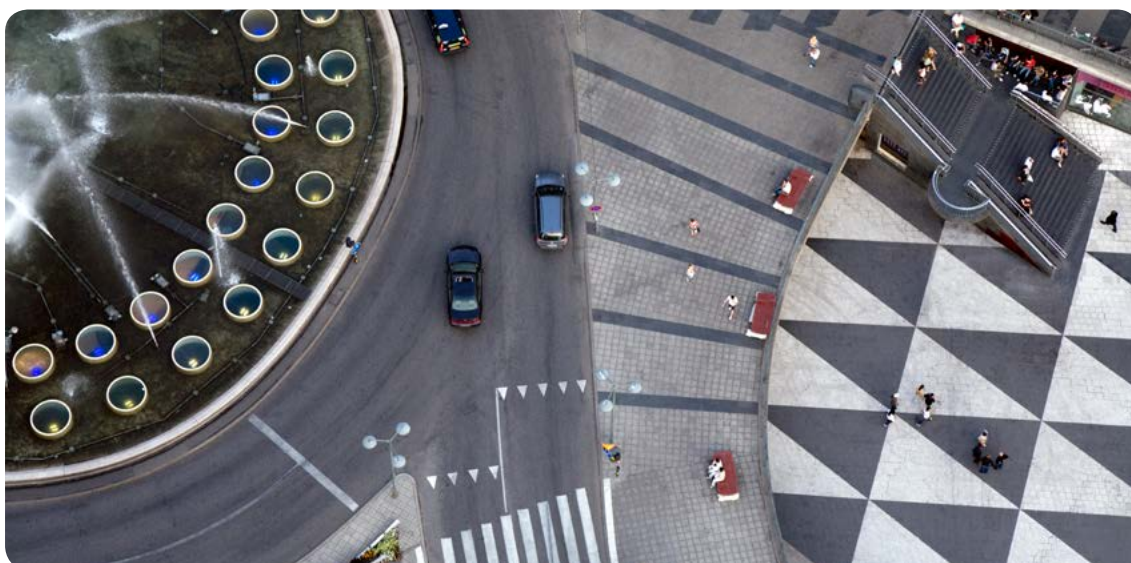
Kunskap och insikt om vattenvägarnas potential är avgörande också på kommunal nivå, eftersom det är i kommunernas översiktsplaner lämpliga markområden för bytestpunkter och till stöd för fartygstafrik kan pekas ut.

3.6 KOSTNADSSTRUKTUR OCH SAMHÄLLSNYTTA

Det kan konstateras att kollektivtrafik generellt ofta framstår som olönsam i samhällsekonomiska kalkyler¹⁶. Det gäller inte enbart sjötrafiken. För den vattenburna kollektivtrafiken är det dock kanske särskilt viktigt att poängtera att även om enskilda delar anses olönsamma kan systemet som helhet bli lönsamt (jämför den s k cykelmiljarden). Vid utvärdering av eventuella försök eller pilotlinjer är detta viktigt att ha i åtanke. En förutsättning för att uppnå högre samhällsnytta är alltså att trafiken formas som en del av ett system.

Ett regionalt angreppssätt, likt det som påbörjats av projektet, som i olika lager med kartor (GIS) visar befolkningsprognoser, bebyggelseutveckling, befintliga flöden, framtida resebehov, transportsystemets flaskhalsar, cykelbanenät etc kan visa var nyttan av vattenvägarna kan bli som störst.

Utredningar av linjedragningar och ruttval bör baseras på sådana kartläggningar utifrån behov och kapacitetsbrister, samt identifierade utvecklingsområden för framtida satsningar och områden som hittills är dåligt försörjda med kollektivtrafik.



15. IVL Svenska Miljöinstitutet, Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen, 2014.

16. Kollektivtrafikkommittén, SOU 2003:67.



På så sätt kan linjers livskraft och samhällsekonomisk lönsamhet optimeras.

I dagsläget ses vattenburen trafik främst som ett komplement, men med ett lika ambitiöst uppbygg som för andra färdmedel bör vattenburen trafik även kunna utgöra t ex stom- och direkttrafik (enligt Stockholms trafikkoncept avsnitt 2.1.2). Möjlighet att bygga strukturerande utifrån de vattenvägar som finns bör klargöras. I likhet med övriga färdmedel är helhetsuppbygget avgörande för om trafiken får en strukturerande effekt eller inte.

I bostadssammanhang poängteras ofta vattnets värden i form av utsikt och "sjönära läge" men traditionellt går vi i någon mån sedan ut genom "bakdörren" för att promenera till bussen i syfte att transportera oss. Kan vi inte istället utnyttja det faktum att alla sjönära lägen ligger precis i anslutning till ett "separat kollektivtrafikkörfält" (om än vattenburet)? Detta gäller såväl i Hammarby Sjöstad och Kvarnholmen som i Fiskebäckskil, men säkert även i områden som hittills ansetts vara svåra att försörja med kollektivtrafik.

Fartygens fyllnadsgrad är en oerhört viktig parameter för kostnadsbilden, vilket bör kunna göra fartyg med lägre passagerarkapacitet mer effektiva beroende på underlaget. Mindre fartyg ger möjligheter till ökad turtäthet, som får effekter på beräknad väntetid och därmed hur väl alternativet faller ut ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Den starka variationen i resenärsunderlag mellan rusningstid och övrig tid är en utmaning för all kollektivtrafik. Så även för den vattenburna. Eftersom kapitalkostnaden är relativt sett högre för fartyg än för t ex bussar är alternativa användningsområden under off peak tider såsom citylogistik eller turism än mer centralt för båttrafiken.

Internationellt finns ett antal exempel där urbana områden identifierat värdet för stadens invånare att också utnyttja färjeverksamhet för att stödja befolkningens rekreation och välmående, vilket kan vara ett sätt att även fylla returrenan. Arbetspendling och rekreation kan på så sätt samordnas för att få en mer effektiv färjeverksamhet. Med en åldrande befolkning är detta en faktisk möjlighet.

Sjövägen kan även utnyttjas som mobility management åtgärd i samband med byggscheden, såsom t ex Slussen, vilket kan bidra till att nya beteenden grundläggs hos till exempel bilister. Det är ju ofta i unika situationer såsom vid större störningar alternativt när man själv flyttar till ett nytt bostadsområde som benägenheten att skifta beteende är som störst och nya resvanor grundläggs.

När kostnadssidan i samhällsekonomiska kalkyler för de olika trafikslagen beräknas för att bedöma bästa framtida satsning i transportsystemet är det viktigt att inkludera såväl infrastrukturens direkta investeringskostnad som den miljöpåverkan som skapas av infrastrukturanläggningen. Detta gäller inte bara persontrafik utan även för gods.

Standardiseringslösningar, serietillverkning och modulbaserade system av både fartyg och pontoner/bryggor har hittills använts i mycket begränsad omfattning eller inte alls. I de flesta fall kan sådana lösningar påverka samhällskalkylernas kostnadssida avsevärt. I ambitionen att skapa en kostnadseffektiv vattenburen kollektivtrafik och på så sätt addera hållbar mobilitet till transportsystemet bör fartygssystemens kostnadsdrivande faktorer belysas och jämföras med andra trafikslag.

Framtagning av motsvarande funktionsdokument som för bussbranschen, Buss 2014 (en av de branschgemensamma avtalsbilagor som ingår i "Avtalsprocessen" framtagen av "Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik") har diskuterats som ett möjligt insatsområde för att möta det faktum att regelverken genom Transportstyrelsens projekt nationella föreskrifter nu blir mer funktionsorienterat. Huruvida en utvecklad standard är bästa sättet att uppnå en kostnads-effektiv trafik är emellertid inte klarlagt ännu.

Beställaren bör, oavsett ovanstående, övergå till att funktionspecificera istället för att detalj-

specificera fartygsönskemålen. Helst utifrån en angiven bryggnorm. Någon övergripande bryggnorm är dock hittills inte framtagen.

Tiden det tar att producera nya fordon eller farkoster kan också vara relevant i sammanhanget. Medan en buss byggs enligt standardkoncept på sex månader till ett år behöver fartyg oftast upp till två år för att produceras. Det får konsekvenser för hur lång tid som bör lämnas från det att en upphandling avslutas till det att trafikstart förväntas – i synnerhet om man vill att nya fartyg ska byggas och fler aktörer än de som idag redan äger fartyg ska kunna delta i upphandlingen.

3.7 SWOT-ANALYS

Nedan återfinns ett resultat av gruppens gemensamma analys av vattenvägens och den vattenburna kollektivtrafikens styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Här har vi satt på oss systemperspektivets glasögon och vägt fördelar och nackdelar, möjligheter och risker mot varandra. Vi har också utgått ifrån projektets uppdrag att

bortse ifrån dagens position och snarare blicka mot ett trafikslagsövergripande hållbart transportsystem i framtiden. En fördjupning av de olika punkterna återfinns i övriga delar av rapporten och nedanstående SWOT kan ses som en sammanfattning av föregående avsnitt.

<p>S Strengths (Styrkor)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibelt • Robust • Hög framkomlighet • Punktligt • Skapar inga barriärer • Attraktivt • Kostnads- och miljöeffektiv infrastruktur • På plats, redo att användas • Effektiv lastbärare (inkl cyklar) • Energieffektivt 	<p>W Weaknesses (Svagheter)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensidigt upptagningsområde • Eftersatt integrering med övrig kollektivtrafik • Sällan dörr-till-dörr/direktresa • Trögrörligt p g a lång livslängd på fartygen (avskrivningstider och obsolet flotta) • Höga krav på bemanning och behörighet • Högre utrustningskrav • Svårgreppbart (RKM vs kommersiellt drivna, cykelansvar, tilläggskostnad eller gratis etc) • Erfarenheter främst från glesbygd/skårgård
<p>O Opportunities (Möjligheter)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avlasta landinfrastrukturen • Sömlös intermodalitet • Gena resvägar med minskat antal person-km • Investering i klimatsmarta fartyg • Integrerade biljett- och taxesystem • Uppdaterat funktionsbaserat regelverk • Lättviktsfartyg • Serietillverkning • Värdefullt upplevd restid • Kollektivkörfält för sjönära lägen • Pontonlösningar för utökad angöringsyta 	<p>T Threats (Hot)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Låg kunskap, rädsla, osäkerhet • Passar inte omedelbart i befintliga strukturer • Dagens beräkningsmetoder och utvärderingsmodeller är inte anpassade för sjötrafiken • Brist på helhetssyn vad gäller sjötrafik • Brist på helhetssyn vad gäller kostnader (infrastruktur/drift) • Brist på incitament för helhetssyn hos enskilda kostnadsbärare • Avsaknad av mark för nödvändiga noder eller bytespunkter • Brist på kajyta • Kunskapsnivå hos samhällsplanerare

4. RESULTAT OCH SLUTSATSER

En av slutsatserna i kollektivtrafikbranschens färdplan¹⁷ från 2013 är att nuvarande utveckling inom kollektivtrafiken inte är tillräcklig för att minska det privata bilresandet. Betydligt mer långtgående satsningar anses krävas för att bygga ut kollektivtrafiken och göra den ännu mer attraktiv i syfte att den ska kunna bli det kraftfulla verktyg som krävs för att snabbt minska koldioxidutsläppen och nå långsiktiga miljömål och andra övergripande samhällsmål.

Anledningarna att nu vända blicken mot vattenvägen med nya perspektiv är flera. Bristande framkomlighet skapar höga alternativkostnader för förseningar i arbetspendlingen. Städernas växande befolkning ställer nya krav på såväl bostäder som utökat transportsystem. Samtidigt har ytan i stadsutrymmet blivit en bristvara, vilket ställer krav på en ökad utrymmeseffektivitet vad gäller transporter. Det blir då viktigt att:

- Begränsa själva resandeefterfrågan
- Skapa genare resvägar i syfte att minska antalet personkilometer som krävs för den enskilde resenärens dörr till dörr-resa
- Stötta överflyttning till gång och cykel
- Skapa kollektivtrafikutbud som attraherar bilister

På vilket sätt kan vattenvägen vara en del av lösningen på dessa utmaningar?

Vattnet är en urban yta, som samhällsplanerarna inte är vana att utgå ifrån, men som bör planeras på samma sätt som markanvändning i övrigt. I ambitionen att frigöra yta för separata kollektivtrafik-körfält bör vattenvägens framkomliga infrastruktur med relativt sett låga underhållskostnader beaktas.

”Rätt spelat kan Sverige bli ett föregångsland för hur den urbana vattenytan integreras i samhällsplanering, bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.”

De flesta städer i världen är av förklarliga skäl byggda vid vatten, eftersom det en gång ansågs vara en utmärkt transportväg för både gods och människor. Emellertid är det inte bara i Sverige som nyttjandegraden av vattenvägen är låg och systemet dåligt integrerat med övrig kollektivtrafik. Rätt spelat kan Sverige bli ett föregångsland för hur den urbana vattenytan integreras i samhällsplanering, bebyggelseutveckling och kollektivtrafik – i samklang med cykeln – för ett hållbart transportsystem.

Förutom att vattnet kan avlasta gatuutrymmet finns också pengar att spara genom att minska den ökande notan för trafikförseningarna¹⁸.

Ett effektivt resursutnyttjande på alla plan är centralt för att möta klimatutmaningen. Vid sidan om förbättringar på drivmedelssidan och fokus på förnyelsebara källor behöver trafikslagets hela klimatomfattiga fotavtryck vägas in och jämföras ur ett livscykelperspektiv. Sveriges ambitioner att styra mot fossilfrihet får inte avgränsas till enbart direkta utsläpp från fordon eller fartyg utan måste sätta fokus även på indirekta emissioner från infrastrukturplanering, produktion och underhåll för att optimera resursanvändningen.



Ett mer modernt synsätt kring vad som går att åstadkomma är avgörande. Låt oss tänka på transportsystemet som en bägare. Spårvägarna är de större stenar som du fyller hela bägaren med. Bussarna är de mindre stenarna som får plats i utrymmet mellan de större. Slutligen utgör vattenvägarna i kombination med gång och cykel, sanden som ryms och skapar ”förtätning” i transportsystemet. Men om inte sanden hålls på vartefter kan låsta utrymmen skapas där sanden helt enkelt inte kommer in.

17. K2 och Svensk Kollektivtrafik 2013, Färdplan, Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling.

18. Trafikanalys 2011:3, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.

Med hjälp av välplanerad båttrafik kan cyklisternas och gångtrafikanternas räckvidd ökas, samtidigt som resvägarna kan kortas.

Det handlar till stor del om perspektiv och förståelse att se möjligheter och visioner. Hur vill vi att staden ska se ut år 2030 och 2050 med avseende på tillgänglighet, effektivitet och attraktivitet? Ett mer scenario- och visionsbaserat arbete kan leda till att värdet av olika delar inte enbart utvärderas separat (t ex turism vs kollektivtrafik) utan även som helhet och till att suboptimeringar på så sätt undviks.

”Med hjälp av välplanerad båttrafik kan cyklisternas och gångtrafikanternas räckvidd ökas, samtidigt som resvägarna kan kortas.”

4.1 POTENTIAL OCH SVÅRIGHETEN ATT BEDÖMA DEN

Bedömning av samhällsnytta och potential av en framtida vattenburen kollektivtrafik är svår, givet att utvecklingen är eftersatt på en rad områden såsom miljöprestanda och produktionsmetoder. Dagens svenska fartygsflotta är till åren kommen med en genomsnittsålder, hos de ca 350 passagerarfartyg som idag trafikerar svenska vatten, som närmar sig 50 år. Detta ger avtryck i båttrafikens emissionsprofil och därmed i dagens samhälls-ekonomiska kalkyler. Vidare är dagens traditionella fartyg stora enheter som ger sämre flexibilitet, lägre turtäthet och fyllnadsgrad.

Som inledningsvis noterades under avgränsningar var detta projekt ämnat att fokusera på kollektivtrafik på vatten, men vid närmare analys kunde konstateras att vattenvägens potential inte

enbart handlar om kollektivtrafik utan kan öka tillgängligheten på flera sätt. Vattenvägens värde kan även ligga i att utgöra ett alternativ till infrastruktur-satsningar som broar och tunnlar och att bidra till kortare färdsträckor för såväl bussar, som citylogistik, cyklisterna och fotgängare, vilket skulle ge ett flexibelt tillskott till transportsystemet som helhet.

I kollektivtrafikplaneringen anses traditionellt resenärernas prioriteringar i huvudsak styras av restid. Samtidigt vet vi att det finns en diskrepans mellan modellernas prognoser och det faktiska antalet resenärer som väljer båt som färdmedel (båtfaktor). Förhållandet pekar på att kunskap saknas kring hur resenärerna prioriterar. Detta indikerar att viss trafik förfördelas i prognosverktygen, vilket försvårar bedömningen av potentialen.



Att dagens svenska flotta av passagerarfartyg har en genomsnittsålder som närmar sig 50 år, ger avtryck i båttrafikens emissionsprofil och därmed i dagens samhälls-ekonomiska kalkyler.

Vad gäller sjötrafik sker produktion och investeringar ofta i form av inköp av ett eller två fartyg per tillfälle. Samma sak gäller bryggor och pontoner. Man går således miste om eventuella stordrifts-

fördelar, med högre investeringskostnader som följd. En övergripande ambitionsnivå har på så sätt också betydelse för potentialen.

4.2 VISION OCH MÅL

Mot bakgrunden av att konkreta potentialberäkningar försvårats av t ex brist på anpassade beräkningsmetoder och etablerade nyckeltal för miljöprestanda gjorde deltagarna inom projektet valet att utgå ifrån målstyrning istället. Projektgruppen

har därför gemensamt arbetat fram en vision, övergripande mål och ett antal tillhörande delmål för vattenvägen. Dessa ligger sedan till grund för definierade åtgärder och insatser (avsnitt 4.7).

Vision:

Vattenvägen ger liv åt hållbara, attraktiva städer där det är smidigt att bo och färdas.

Övergripande mål:

Att vattenvägen blir en självklar del i en integrerad helhet och tas tillvara som resurs.

Delmål:

- Att planeringsverktyg och utvärderingsmetoder anpassas för bedömning av vattenburen kollektivtrafik.
- Att vattenvägen tas med i tidiga skeden av samhälls- och trafikplanering, samt inkluderas i befintliga arbets- och planeringsprocesser.
- Att erforderlig mark allokeras så att vattenvägen som infrastruktur inte riskerar att byggas bort.
- Att tillgången av relevanta och effektiva bytespunkter säkerställs för ett sömlöst resande och integrering med övriga färdmedel (inkl cykel).
- Att det blir möjligt att jämföra olika kollektivtrafikslag ur ett helhetsperspektiv genom att identifiera och belysa kostnadsposter, regelverk och fysiska förutsättningar.
- Att ambitionsnivån för trafik på urbana vattenvägar motsvarar övriga urbana kollektivtrafikslag och inte förväxlas med glesbygdstrafik (skärgårdstrafik).
- Att moderna och hållbara pendelbåtar och anöringslösningar utvecklas och nyttjas.

4.3 URBANA VATTENVÄGAR KAN BIDRA TILL HÅLLBAR MOBILITET

Sammanfattningsvis bedöms vattenvägen ha potential att bidra till hållbar mobilitet och ett mer robust och hållbart transportsystem genom att tillföra kapacitet, flexibilitet och redundans.

Kapacitet – inga kapacitetsbrister i infrastrukturen har hittills visats. Däremot blir det viktigt längre fram att synkronisera planeringen av vattenvägen med övrig havsplanering. Vad gäller kapaciteten styrs den av ambitions- och visionsnivån gällande antal fartyg och utformningen av dessa.

Flexibilitet – vattenvägen utgör en mer omfattande och utbredd kompakt yta än om man jämför t ex med spårvägar och vägar. Det möjliggör att transportererna kan "växa med staden/regionen" och linjesträckningar förflyttas och optimeras

successivt, så länge tongivande bytespunkter integrerats med transportsystemet i övrigt.

Redundans – den snabba tillväxttakten i våra urbana områden ställer stora krav på utvecklingen av såväl transportsystem som bebyggelse, vilket i sin tur skapar en hel del störningar. Både vid denna typ av planerade störningar och vid oförutsedda händelser såsom olyckor eller skador på broar och tunnlar kan vattenvägen i kombination med investeringar i fartygsflottan utgöra en lösning som reducerar riskernas konsekvenser och begränsar omfattande alternativkostnader. En mindre överkapacitet i flottan skulle kunna innebära ett helt nytt redundanssystem för transportsystemet som helhet.

4.4 RESENÄREN HAR VETORÄTT

Den slutliga nyttan av en sjöburen trafiklösning påverkas av antalet resenärer som utnyttjar den. Hur attraktivt resealternativet ter sig som helhet från dörr till dörr, styr antalet resenärer som utnyttjar den. Denna kedja är aldrig starkare än sin svagaste länk. Frånvaron av en attraktiv bytespunkt, fel start- och målpunkt eller brist på smidiga anslutningslösningar, infartsparkering eller säkra cykelbanor kan alltså vara det som har störst påverkan på nyttan.

Detta resonemang är självklart gällande även för andra kollektivtrafikslag såsom pendeltåg eller buss, men tyvärr tenderar det att tappas bort i båttrafiksammanhang och därav poängteras förhållandet här. T ex är det inte ovanligt att avståndet är längre till närmsta bytespunkt för båttrafiken och att turtätheten för båttrafik är halverad jämfört med exempelvis busstrafiken i samma geografiska område.

Att turtätheten för kollektivtrafik med båt ofta är lägre än för annan kollektivtrafik, har två huvudanledningar. Dels har varje fordon större kapacitet, dels är investeringskostnaden för en båt

i regel större än för en buss. Framför allt den förstnämnda, men båda dessa faktorer, torde dock kunna påverkas i planeringen av framtida lösningar.

För att kollektivtrafik ska vara ett attraktivt alternativ till bil är det viktigt att väntetiden för att kunna resa inte är för lång, dvs att turtätheten är tillräcklig.

Möjligheten till effektivt utnyttjande av väntetid respektive restid har betydelse för att öka resenärernas benägenhet att välja kollektiva färdmedel. Den vattennära miljön kan ge goda möjligheter till inbjudande väntmiljö, men också vara en utmaning vid dåligt väder.

En viktig fördel med vattenburen kollektivtrafik jämfört med landbaserad är att man slipper den trängsel och köer som kan hindra framkomligheten i vägtrafiken. Ur det perspektivet kan vattenvägen ses som tillgängliga separata körfält. För resenären är det mycket betydelsefullt att komma fram vid utsatt tid utan försening. Att inte kunna lita på att man kommer fram till sitt ärende i rätt tid upplevs som mycket negativt av resenärerna.



4.5 MODELL FÖR MAXIMERAD SAMHÄLLSNYTTA

För att maximera samhällsnytta och ekonomisk utveckling av vattenburen kollektivtrafik är ett systemperspektiv centralt. I ambition att förenkla sambandet mellan samhällsnytta och insatser på olika nivåer har nedanstående modell (figur 3) arbetats fram. Modellen bygger på fakta och slutsatser utifrån innehållet i de referenser som framkom i samband med projektets informations-sökning.

Ju större area triangeln täcker desto större utväxling i form av samhällsnytta såsom ekonomisk utveckling, överflyttning till kollektiva färdmedel och förbättrad tillgänglighet kan skapas.

Genomgående bör klimatpåverkan minimeras och det upplevda flytet för resenären maximeras. Dock kan nivåerna i pyramiden inte ses och hanteras som solitärer utan dessa behöver integreras. Tidiga grundläggande insatser ger störst effekt på samhällsnyttan. Optimalt är, när så är möjligt, att starta från grunden och arbeta sig uppåt.

Precis som konstaterats i andra sammanhang är det högst väsentligt att samplanera bostadsbyggande, infrastruktursatsningar och kollektivtrafik – även vad gäller vattenvägarna.

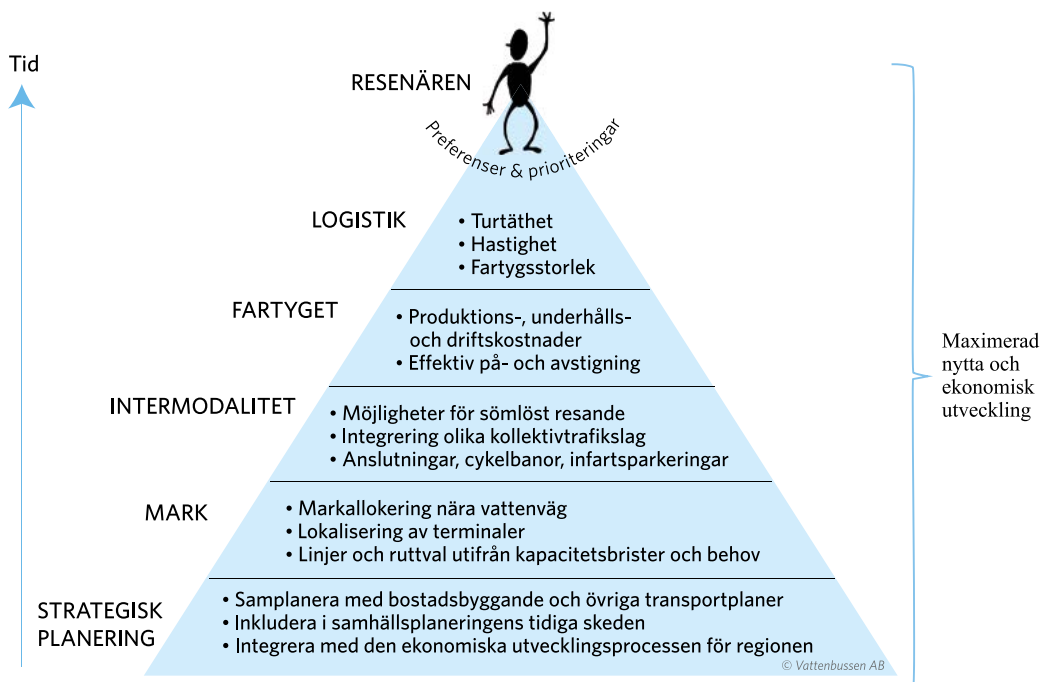
Triangelns area kan anses symbolisera såväl graden av samhällsnytta som graden av komplexitet. Komplexiteten är större i triangelns bas d v s i tidiga skeden, vilket dessvärre ofta bidrar till att dessa steg utesluts med en exponentiellt sämre samhällsnytta som resultat. Storleken på

insatserna i botten blir alltså tongivande för utväxlingen av den samlade nyttan.

De olika nivåerna i triangeln är alltså beroende av varandra. Således krävs samverkan och samarbete mellan nivåer och respektive ansvarsområde/aktör. Helt avgörande för samhällsnyttan är som tidigare beskrivits resenärsattraktiviteten. Turtäthet, restid från dörr till dörr, antal stopp längs resan, ”upplevd genhet” och tillgängliga bytespunkter är viktiga faktorer för resenärens upplevelse.

Beroende på resandeunderlag och olika intressenters prioriteringar (resenärernas såväl som finansiärers, operatörers och planerares) behöver avvägningar och prioriteringar göras löpande. Om effektiva bytespunkter till exempel stödjer systemet och minimerar den totala restiden kan fartygets hastighet hållas nere med lägre utsläpp som resultat. Den typen av avvägningar ställer dock krav på en iterativ process.

Befintliga planeringsverktyg och utvärderingsmetoder behöver anpassas för bedömning av vattenburen kollektivtrafik. Samtidigt behöver vattenvägens potential och grundläggande förståelse för densamma finnas hos alla som arbetar med frågor kring samhällsplanering, bostadsutveckling och trafikplanering. Först då kan vattenvägen arbetas in befintliga planer och processer och komma med på samma villkor som övriga färdmedel i tidiga planeringsskeden.



Figur 3. Ofta fokuseras planering och utvärdering av vattenburen kollektivtrafik till endast de två övre stegen i triangeln. Detta med försämrad nytta som följd.

4.6 ANSVAR OCH SAMVERKAN

Frågans komplexitet tillika det stora antalet aktörer som bär del av det samlade ansvaret för vattenburen kollektivtrafik innebär att det funnits vissa låsningar av organisatorisk karaktär och i form av administrativa gränser som hindrat att den fulla potentialen av vattenburen kollektivtrafik frigjorts.

Under de åren som detta projekt pågått har en successiv mognad utvecklats och vartefter förståelse och insikter spridits såväl hos individer som inom organisationer har det börjat hända saker hos aktörerna.

Nedan definierade insatsområden (avsnitt 4.7) är samtliga sådana som inte åligger en enskild ak-

tör. Vår utgångspunkt har varit att fånga upp viktiga områden som just riskerar att hamna mellan stolarna.

För att åstadkomma visionen och det övergripande målet att vattenvägen blir en självklar del i en integrerad helhet och tas tillvara som resurs krävs samverkan och långsiktigt samarbete som kan leda till förändringar. Det räcker då inte med att konstatera att samverkan är viktigt utan det krävs att hela kedjan, från politiken till departement och myndigheter, tydliggör vilket ansvar och spelrum de offentliga aktörerna har gällande de frågor som hamnar i glappet mellan befintliga ansvarsområden.

En gapanalys utifrån bilaga 1 om aktörernas ansvarsområden visar på ett antal strategiska frågor som är viktiga i det fortsatta arbetet och där samverkan, ansvar och roller behöver utvecklas och förtydligas:

- Vattenvägen som möjlighet för cyklister, cykelstrategier och cykelplaner.
- Vattnet som urban yta för utökad kajyta/ flytande hållplatser/bytespunkter.
- Vägghållaruppdrag för utpekade sjövägar under vintern (se 3.4.9). Bör detta finnas och vem bör i så fall ansvara?
- Vattenvägen som resurs för citylogistik.
- Nya ekonomiska modeller som visar på vattenvägens rätta plats behövs. Hållbara fartygslösningar finns men otydlighet kring kostnadsstrukturer skapar suboptimeringar i prioriteringen hos enskilda aktörer (som uppstår när var och en styr efter sina budgetramar och helhetssynen försvinner, se avsnitt 2.5–2.9). Fullt fokus på

driftskostnader och brist på hänsyn till systemets övriga kostnader kan exempelvis leda till ofullständiga beslutsunderlag.

- Hur kommer sjöfarten in i den långsiktiga planeringen? Trafikverket är den part som ansvarar för den övergripande långsiktiga planeringen och beslutar vilka åtgärder som ska prioriteras. Emellertid är personalens kunskap och erfarenheter koncentrerade till andra trafikslag än sjöfarten. Sjöfartsverket har ansvar för bygg, drift och underhåll av infrastrukturen, men resurser för detta anslås först när Trafikverket prioriterat en åtgärd. Kompetensbrist gällande vattenvägen riskerar att lamslå effektiviteten hos åtgärdsvalsprocessen som verktyg.
- Hur skapas en god och levande marknad med sund konkurrens, samtidigt som en av marknadens aktörer (den i särklass största med 22 miljoner personresor per år) är en fristående resultatenheter inom ett statligt verk? Hur utvecklas det statliga verkets roll på bästa sätt?

4.7 INSATSOMRÅDEN OCH FORTSATT ARBETE

I följande text har vi försökt fånga de mest kritiska insatser som krävs för att vattenvägen ska nå sin rätta plats i samhällets planeringsprocesser och att en effektiv resursanvändning på så sätt ska kunna säkras. Ett projekt ska ju helst inte bara ha betydelse så länge det pågår, utan det viktigaste är kanske vad det kan leda till i förlängningen. I syfte att säkerställa framdrift inom de olika insatsområdena kommer därför ett uppföljningsmöte att arrangeras under 2015.

De insatsområden som definierats och som utvecklas vidare under respektive rubrik nedan är:

1. Planeringsunderlag
2. Benchmark gentemot övriga trafikslag med fokus på trafikslagets förutsättningar
3. Cyklister på vatten
4. Strategiska bytespunkter och markallokering
5. Visualisering för handlingskraft
6. Kunskapsbevakning och utveckling av kunskap

Även pilotförsök har diskuterats återkommande men inga konkreta sådana föreslås från projektets sida i nuläget. Projektet konstaterar dock att attraktiva piloter som anläggs i syfte att överbrygga störningar kan bidra till förändrade resmönster. Vidare poängteras att det vid eventuella pilotförsök (oavsett vem som initierar dem) är avgörande att i god tid klargöra syftet och vad det är som ska utvärderas med försöket för att undvika att felaktiga slutsatser dras. Slutligen konkluderas att det är viktigt att koppla bästa tillgängliga teknik till eventuella pilotförsök som genomförs. Följeforskare kan bidra till ökat lärande. De pilotförsök som görs hoppas vi ska bidra till ett lärande som sprids.

”Vid eventuella pilotförsök är det avgörande att i god tid klargöra syftet och vad det är som ska utvärderas med försöket för att undvika att felaktiga slutsatser dras.”

4.7.1 Planeringsunderlag

Vattenburen trafik behöver samplaneras med bebyggelseutveckling och infrastrukturplanering precis som övrig kollektivtrafik och finnas med i tidiga skeden vad gäller utvärdering och val av trafikslag. Samma krav och samma förutsättningar bör gälla för urban vattenburen trafik som för övriga trafikslag.

Idag saknas ofta planeringsunderlag för vattenvägarna helt eller så kan kvalitetsnivån på ingångsdata och de underlag som finns ifrågasättas.

Vidare behöver nuvarande trafik- och markanvändningsmodeller som ligger till grund för samhällsekonomiska beräkningar av vattenvägen ses över.

Befintliga modeller är utvecklade för landbaserad trafik och behöver förbättras för att på ett objektivt sätt kunna belysa potentialen med vattenburen kollektivtrafik.

I alla övergripande planerings- och styrningsdokument, såsom t ex VGRs K2020 eller Stockholms Framkomlighetsstrategi, bör vattenvägen integreras.

Den vattenburna trafikens roller och funktioner bör definieras. Även de olika trafikslagens markanvändning behöver finnas med bland planeringsunderlagen.

En regional kartläggning i ett bredare perspektiv som analyserar var problemen finns, hur pendlingsströmmarna matchar och hur befolkningen förväntas utvecklas bidrar med värdefull kunskap och har påbörjats. Dels i Västra Götaland i samband med projektets delrapport *Kollektivtrafik på vatten – potentialbedömning region väst* och dels av landstingets Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) i Stockholm. Här kan även planerade störningar, störningsåtgärder, cykelstrategier etc adderas.

I Stockholmsregionen fortsätter TMR påbörjat arbete med att ta fram kompletterande underlag till RUFs, regionala utvecklingsplanen, i form av en strukturbild. Utifrån detta kan lämpliga angöringspunkter definieras. GIS-kartor med olika lager av information (enligt ovan beskriven regionala kartläggning) skapar överblickbarhet och ett successivt bättre planeringsverktyg som väger in alla perspektiv i denna komplexa planering. Detta är viktigt inför framtagandet av en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen som påbörjas nu och beräknas vara färdig år 2018.

Motsvarande påbörjat planeringsverktyg (i GIS) togs fram för Västra Götalandsregionen inom ramen för tidigare delprojekt. Regionen har möjligheten att fortsätta arbetet för att skapa ett levande samlat planeringsunderlag (detta avser ju inte enbart vattenburna trafikslag).

Om alla offentliga aktörer som handlar upp konsultinsatser skriver in i avtalen att eventuellt kartmaterial ska få lyftas in i GIS-verktyget så adderas successivt ett värde för regionen. Eventuellt kan på sikt en webbapplikation byggas som ökar spridningen och ger alla tillgång till verktyget.

Koordineringsansvarig för detta insatsområde är i Stockholmsregionen TMR, som nyligen övergick till att bli TRF, tillväxt- och regionplaneringsförvaltningen. Kommunerna har så klart en nyckelroll. Trafikverket och Sjöfartsverket kan bidra och samverka. Länsstyrelsen är planupprättare och ansvarar således för att hålla i åtgärdsplaneringen, upprätta länsplan samt samla in önskemål och underlag från kommuner, Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten etc.

I Västra Götalandsregionen, som har ett regionförbund, är regionen planupprättare (Västra Götalandsregionen) och därmed ansvarig för att hålla ihop planeringsprocessen, men även den som måste säkerställa att adekvata planeringsunderlag för vattenvägen existerar samt kvalitetssäkras.

Antaganden som görs bör vara samma för vattenburen trafik som för andra trafikslag. Om t ex resandeunderlaget ska beräknas mellan två noder bör samma förutsättningar och samma krav sättas upp för vattenburen kollektivtrafik som för buss, pendeltåg eller annan spårtrafik vad gäller antaganden eller parametrar som t ex turtäthet eller resande som använder båt som del av resan.

Att vattenburen trafik måste finnas med i resenärernas planeringsunderlag d v s informations-system och reseappar är en självklarhet.

4.7.2 Benchmark gentemot övriga trafikslag med fokus på trafikslagets olika förutsättningar

En optimal resursanvändning är förutsättningen för ett hållbart transportsystem. Då krävs också en jämförbarhet, en välfungerande marknad och en sund konkurrens. Detta uppnås bland annat genom att identifiera och tydliggöra respektive trafikslags verksamhet och dess funktioner ur ett helhetsperspektiv.

För att få respektive trafiksystem som helhet att fungera i praktiken – vilka funktioner behövs då såsom signalsystem, markyta för depåer, separata kollektivtrafikkörfält, vinterväghållning eller isbrytning och vilka kostnader motsvarar det?

Att beskriva de urbana vattenvägarnas ekosystem och jämföra dess funktioner med övriga trafikslags, identifiera kostnadsposter och relevant indata samt belysa i vilken aktörs budget respektive funktion återfinns är centralt för att klargöra vattenvägarnas rätta plats i transportsystemet.

Detta blir även ett sätt att möta det faktum att regelverket genom Transportstyrelsens projekt nationella föreskrifter nu blir mer funktionsorienterat och på så sätt styr mot ökad resurseffektivitet.



Fartyg är unika som lastbärare och kan möjliggöra för cyklister att ta med den egna cykeln ombord, samtidigt som benen får vila en stund.

19. Se vidare under avsnitt 4.7.6.

Koordineringsansvarig för detta insatsområde är Trafikanalys, som dock är i behov av input och stöd från andra håll för att nå ett lyckat slutresultat.

Sannolikt kommer arbetet att inledas med delinsatser som på sikt summeras till svar på insatsområdet som helhet.

Transportstyrelsen, som ansvarig för att säkerställa en sund konkurrens och en välfungerande marknad, bör delta i arbetet. Om inte aktivt, så som referenspart.

Samtliga projektets övriga deltagare finns tillgängliga för samverkan vid behov. Även KTH Marina System kan bidra inom ramen för projekt Vattenvägen 365¹⁹.

Bransch- och serviceorganisationen för läns- trafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter, Svensk Kollektivtrafik, har svarat positivt på projektets inbjudan att vara behjälpliga med information, underlag och lämpliga kontakter gällande övriga trafikslag, samt bidra till att vattenvägen finns med i deras processer.

4.7.3 Cyklister på vatten

Cyklens och cyklisternas betydelse för den hållbara staden och mobilitet är oomtvistat.

Vattenburna lösningar tillsammans med cykeln som transportmedel kan skapa synergieffekter.

Genom att använda fartyg istället för fasta broar kan genvägar åstadkommas utan att skapa barriärer. Genvägarna minskar i sin tur det totala antalet personkilometer, samtidigt som cyklisternas räckvidd ökar. Parallellt minskar även restiden.

Fartyg är unika som lastbärare och kan möjliggöra för cyklister att ta med den egna cykeln ombord, samtidigt som benen får vila en stund.

På så sätt utvidgas upptagningsområdet för vilka som kan antas cykla till en viss punkt. Emellertid inkluderas inte vattenvägen i befintliga cykelstrategier och planer, utan cykelstråk dras idag över befintliga broar.

Vid kommande revidering av dessa cykelstrategier och planer bör sjöburna lösningar absolut inkluderas. Det ställer krav på projekttagarnas proaktivitet vid remissförfrågningar och liknande samråd.

Kunskapsnivån kring vattenvägen som komplement till cykeln behöver höjas. Fartygs och andra farkosters möjlighet att komplettera cykeln behöver belysas ytterligare för att kunna beräkna vattenvägarnas potential att öka antalet resenärer som väljer cykeln framför andra färdmedel tillika befintliga cyklisters räckvidd.

Vad gäller cykeln som transportmedel finns emellertid inte en enskild utpekad ansvarig aktör vilket föranleder att initiativet kanske inte tas av sig själv. Oaktat detta bör vattenvägen utredas utifrån cyklisternas och cykelstrategiernas perspektiv.

Hur kan vattenvägen bäst stödja utvecklingen av att allt fler väljer cykel som färdmedel? Vilken typ av fartyg och vilken typ av sträckor är mest relevanta? Vad krävs i form av kringstruktur?

Insatsområdet är i någon mån tudelat. Dels "cykeln i kollektivtrafiken" och dels "vattenvägen som kompletterande genväg och infrastruktur".

Dialog och samverkan mellan dessa båda spår är central för ömsesidigt lärande.

Övergripande har kollektivtrafikmyndigheterna taktplaneringen ur kollektivtrafikperspektiv medan Trafikverkets regioner är koordineringsansvariga för vattenvägen som cykelinfrastruktur.

I Stockholmsregionen har Stockholms läns landsting (SLL) ett pågående uppdrag som rör förbättrad cykelplanering över kommungränserna och försöksverksamhet med kollektivtrafik på vatten där cykelfrågan ingår. Parterna inom tidigare nämnda projekt Vattenvägen 365 bidrar vid behov kring dessa frågor.

4.7.4 Strategiska bytestpunkter och markallokering

Att säkerställa tillgången av relevanta och effektiva bytestpunkter som sammanlänkar landburen och vattneburen trafik är en förutsättning för att kunna utnyttja vattenvägarnas potential. Det gäller för kollektivtrafik såväl som för citylogistik.

Dessa bytestpunkter eller terminaler kräver dock att markyta allokeras för ändamålet. Det innefattar även anslutningstrafik, cykelbanor, omstignings- och parkeringsmöjligheter, depåer och serviceområden. Fartygens behov såsom bunkring av färskvatten och bränsle, respektive tömning av sopor samt svart- och gråvatten behöver kunna tillgodoses smidigt och effektivt och bör finnas tillgängligt på flera ställen för att möjliggöra trafik även på tvärsgående rutter längre ut i regionerna.

Behovet av mark och anslutningar innebär att avgörande beslut för vattneburen trafik fattas på kommunal nivå.

För att långsiktigt garantera vattenvägen som en möjlig transportväg behöver lämpliga markområden pekats ut i kommunernas översiktsplaner.

Markallokeringen är de enskilda kommunernas ansvar men i det arbetet är svar på relevanta frågor kring själva bytestpunkterna värdefull indata. Vem ansvarar för utvecklingen av sådana bytestpunkter? Här finns ingen sammanhållande kraft utan det är olika aktörer på olika platser. Nationellt framtagna riktlinjer baserat på samlade erfarenheter från övriga trafikslag finns att dra nytta av, men hur integreras sjöburen kollektivtrafik med övriga trafikslag för att uppnå ett sömlöst resande? Vilka är nyckelfrågorna som varje ny bytestpunkt kommer att ställas inför och vilka lärodomar kan dras från andra liknande sammanhang?

Vid sidan om den regionala planeringen och den kommunala markallokeringen konkluderar projektet att det behövs en processledare för bytestpunkter som samlar de olika intressenterna i syfte att underlätta och få fram bra nationella lösningar.

Trafikverket tar ansvar för att säkerställa kunskapsöverföring från liknande projekt. Även Sjöfartsverket som nationellt ansvarig för infrastrukturen har en given roll i detta arbete. Processledning och samverkan med och mellan regionala parter och projekt är avgörande.



För att ta vara på insikterna från detta projekt och skapa momentum framåt blir det avgörande att förse politiker och beslutsfattare med lättillgänglig, vederhäftig och inspirerande information.

I Stockholmsregionen har Trafikförvaltningen ett konkret uppdrag från Trafiknämnden att se över bytesmöjligheterna för resenärerna mellan fartyg och övrig kollektivtrafik. Även i arbetet med framtagningen av den nya regionala utvecklingsplanen, RUF5, bör frågan om strategiska bytespunkter integreras.

I Västra Götalandsregionen öppnas inom kort den nya multimodala knutpunkten Skeppsbron. Erfarenheter och lärdomar från detta blir intressant att följa även för övriga parter.

4.7.5 Visualisering – för handlingskraft framåt

För att ta vara på insikterna från detta projekt och skapa momentum framåt blir det avgörande att förse politiker och beslutsfattare med lättillgänglig, vederhäftig och inspirerande information. Detta i syfte att minimera de resurser som krävs för att alla parter ska nå samma informationsnivå och utgångsläge inför inte minst förhandlingar om nödvändig markallokering.

En visualisering av vattenvägen som en lockande och realiserbar lösning på rådande utmaningar kan fungera som intresseväckare och ett första beslutsunderlag. Efter att som politiker tagit del av denna sammanfattning ska det kännas angeläget att medverka och samverka utifrån sin position och sitt handlingsutrymme i syfte att frigöra den potential som vattenvägen kan innebära. Visualiseringen bör hänvisa till samverkan och ge råd om lämplig åtgärdsplan för maximerad samhällsnytta.

För att bli tillräckligt angelägen och engagerande behöver en sådan visualisering vara konkret och

ha en regional/lokal förankring. En nationellt övergripande version lär vara svår att nå fram med. Kommunikationen behöver ha befintliga planer och pågående arbeten som utgångspunkt i syfte att nå in och bli en del av det som redan nu är i görningen och undvika onödig fördröjning för en effektiv resursanvändning. I Stockholm lär revideringen av den regionala utvecklingsplanen, RUF5, vara en av nycklarna för att ta tillvara vattenvägen som resurs.

Syftet med visualiseringen är bland annat att inspirera på kommunal nivå så att arbete med att peka ut lämpliga markområden för bytespunkter och anslutningar kan initieras.

Angelägenhetsgraden och vem som tar takt-pinnen för detta område lär skilja sig mellan regionerna men projektets uppföljningsmöte kommer att belysa eventuella tagna initiativ.

4.7.6 Kunskap, bevakning och utveckling av kunskap

Överlämningsmöten har hållits och kommer att hållas med K2 – Nationellt centrum för kollektivtrafik – för att säkerställa att vattenvägen tas med löpande i kommande nationella forskningsprojekt och -arbeten om kollektivtrafiken som ett instrument för hållbar regional utveckling.

Med det vattenburna perspektivet i fokus inklusive kollektivtrafiklösningar, framtidens flotta, lättviktskonstruktioner i is och angoringskonstruktioner, men även alternativa lösningar för cyklisterna och för citylogistik kommer KTH och Vattenbussen AB att arbeta vidare inom ramen för projekt Vattenvägen 365.

Projektet har efter publicering av rapporten *Waterway 365 – System Analysis of Challenges in Increased Urban Mobility by Utilization of the Waterways* fått förnyat förtroende av Sjöfartsverket som basfinansierar projektet under kommande år inom ramen för sin offentliga Fol-finansiering. I referensgruppen för Vattenvägen 365 ingår i dagsläget Transportstyrelsen, Trafikanalys, Trafikverket, Trafikförvaltningen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Stockholm och Sjöfartsverket. Även parter från Västra götalandregionen kommer att bjudas in i arbetet. En fortsatt dialog och samverkansarena kring de vattenburna frågorna ämnar gruppen också ta ansvar för med utgångspunkt ifrån det av Vattenbussen 2012 instiftade *Samverkansforum för urbana vattenvägar*.

4.7.7 Vem tar ansvar för vad?

Baserat på aktörernas ansvarsområden (bilaga 1) samt återkommande dialoger och analys föreslås nedanstående parter som ansvariga för respektive insatsområde. Genomgående gäller att områdena involverar flera av aktörerna och att ingen enskild är ensam ansvarig. Däremot har vi i möjligaste mån pekat ut koordineringsansvarig som sammankallande och hållande i taktpinnen även om andra förväntas vara med och stötta med insatser. **X** i fet stil indikerar huvudansvar, **X** i normal text indikerar aktivt deltagande. Uppföljning görs vid inplanerat uppföljningsmöte.

	Insatsområde /Aktör	Planeringsunderlag	Benchmark trafikslagets förutsättningar	Cyklister på vatten	Strategiska bytespunkter och markallokering	Visualisering	Kunskapsbevakning och utveckling av kunskap
Nationellt	Trafikverket	X (regionen)		X (regionen)	X (nationellt)		
	Sjöfartsverket	X			X		
	Trafikanalys		X				
	Transportstyrelsen		X				
	Svensk kollektivtrafik		X				
	K2						X
	Vattenvägen 365		X		X		X
Västra Götalandsregionen	Regionala aktörer	X	X		X	X	
	Planupprättaren	X					
	Kollektivtrafiksektori, VGR	X		X	X (i samråd med Stockholmsreg)		
Stockholmsregionen	Regionala aktörer	X	X			X	
	TMR (sedermera TRF)	X					
	Trafikförvaltningen	X		X	X (i samråd med VGR/Gbg)		
	Länsstyrelsen i Stockholms län	X					
	Kommuner				X		

4.8 PROJEKTETS VÄRDESKAPANDE

Förutom ovanstående har projektet bidragit med ett antal värden enligt följande:

- Samverkan och nätverksskapande
- Kunskapsbyggande och mognad
- Benchmarking Göteborg och Stockholm
- Påbörjat arbetet att integrera frågan i respektive aktörs verksamhet
- Diskuterat frågan om hur kollektivtrafiken ska finansieras i framtiden och hur marknadsöppningens intention kan tillgodoses
- I samarbete med akademien bidragit till uppdaterade ingångsdata till Nätverket för Transporter och Miljön (NTM), där bland annat Trafikanalys hämtar information om trafikslagets utsläppssiffror. Ingångsdata för båt utgick tidigare från att fartygen drevs på MK3-diesel, vilket inte varit fallet på flera år. Dessa är nu uppdaterade så att det är korrekta ingångsdata t ex i Trafikanalys rapport 2013:8 Båtpendling för ökad kapacitet.
- Agerat bollplank i pågående relevanta processer såsom t ex Transportstyrelsens projekt för nationella föreskrifter och utvecklingen av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, kollektivtrafik på vatten.

Vid sidan om denna slutrapport finns även följande rapporter:

- *Omvärldsanalys urbana vattenvägar – resultat av informationssökning, 2013.*
Kartläggning av det internationella kunskapsläget baserat på informationssökning via VTI tillika analys av underlaget.
- *Kollektivtrafik på vatten – potentialbeskrivning region väst, 2014.*
Samfinansierad konkret regional kartläggning med Västra Götalandsregionen, Trafikverket region väst, Göteborgs stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Fusion av digitalt kartmaterial som underlag för vidare analys (GIS).
- *Waterway 365 – System Analysis of Challenges in Increased Urban Mobility by Utilization of the Waterways, 2014.*
En systemanalys, utförd av KTH och Vattenbussen AB, som studerat hur ett välintegrerat vattenburet trafiksystem skulle kunna skapa nya resmönster och bidra till mer hållbara resor. Projektet har bidragit med värdefulla indata.
- *Båtpendling för ökad kapacitet, Trafikanalys rapport 2013:8.*
En kostnadsjämförelse utförd av Trafikanalys mellan båt och andra kollektivtrafikslag där infrastrukturens investeringskostnad inkluderats. Ett fiktivt räkneexempel som visar att båt kan vara konkurrenskraftigt när transportkapaciteten behöver utökas.

5. REFERENSER

- Delrapport inom Koll på vatten "Kollektivtrafik på vatten – potentialbeskrivning region väst", 2014.
- Erosionsskador i Furusundsleden (2000–2013) – utredning om utveckling, orsaker och möjliga åtgärder. Lars Granath, Hydrographica, 2013-11-12.
- Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) i samverkan (2009). K2020 – Kollektivtrafikprogram för Göteborgsområdet.
- Göteborgs Stad Trafikkontoret (2013). Trafikstrategi för Göteborg, underlagsrapport. Kollektivtrafik. Rapport nr: 1:5:2013.
- Häggroth (2011). Bostadsförsörjningen i Stockholms län – Analys och åtgärder.
- IVL Svenska Miljöinstitutet (2014). Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen.
- K2 och Svensk Kollektivtrafik (2013). Färdplan, Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling.
- Kamen & Barry (2007). Urban Passenger-Only Ferry Systems: Issues, Opportunities and Technologies, Transactions – Society of Naval Architects and Marine Engineers, 2007, Vol. 114, pp.82-107.
- Kollektivtrafikkommittén, SOU 2003:67.
- M4Traffic (2015). PM – Samhällsekonomisk bedömning Gods på vatten.
- Prop 2008/09:162, En sammanhållen klimat- och energipolitik.
- Prop 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.
- Prop 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag.
- Prop 2011/12:76, Komplettering av kollektivtrafiklagen.
- Regeringen (2013). Fossilfrihet på väg, Statens offentliga utredningar, Näringsdepartementet (SOU 2A013:84).
- SLL (2013). Landstingets långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län, Stockholms läns landsting.
- Stenius et al (2014), Waterway 365, System Analysis of Challenges in Increased Urban Mobility by Utilization of the Waterways.
- Stockholms Handelskammare, 2014. Stockholmsregionens utmaningar, rapport 2014:7
- Stockholms läns landsting, Regionplanekontoret (RTK) PM 3:2005. Båtpendling på inre vattenvägar.
- Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, rapport 5:2010. RUF5 2010 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
- Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (2014). Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill).
- Stockholms läns landsting ärende nr TN 2014-0196.
- Stockholms stad (2012). Framkomlighetsstrategin.
- Trafikanalys 2011:3, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.
- Trafikanalys 2013:8, Båtpendling för ökad kapacitet.
- Trafikanalys 2013:20, Lokal och regional kollektivtrafik 2012.
- Trafiknämnden, SLL (2012). Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Stockholms läns landsting.
- Trafiknämnden, SLL (2013). Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Kollektivtrafik på vatten, Stockholms läns landsting.
- Trafikverket (2012). Kapacitetsutredningen 2012:136.
- Trafikverket (2015). <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Jamfor-trafikslag/>
- VTI, Anna Mellin, 2009. Granskning av "Båtpendling på inre vattenvägar PM3:2005".
- Västra Götalandsregionen, 2012. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland.

1. INLEDNING

2. NULÄGESBESKRIVNING

3. ANALYS

4. RESULTAT OCH SLUTSATSER

5. REFERENSER

6. BILAGOR

1. AKTÖRERNAS ANSVAR OCH GRÄNSDRAGNING

Följande är en genomlysning av projektparternas olika ansvarsområden och organisatoriska gränsdragningar. Här har respektive projektpart besvarat uppsatta frågor i syfte att skapa en aktörskarta. Arbetet genomfördes 2014.

TRAFIKVERKET NATIONELLT

Ansvar – övergripande:

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Fyrstegsprincipen är central i Trafikverkets arbete.

Trafikverket ska också svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet.

Trafikverket samverkar med andra aktörer och utvecklar transportsystemet i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Myndigheten har ambitionen att bidra till samhällsutvecklingen och skapa förutsättningar för goda transportmöjligheter för medborgarna och näringslivet i hela landet och arbetar för att integrera transport- och bebyggelseplaneringen för ökad hållbar tillgänglighet.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Myndigheten har till uppgift att verka för kollektivtrafikens utveckling. Detta görs inom ramen för ansvaret för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, i ansvaret för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken (bl a upphandling av Gotlandstrafiken) samt i vår uppgift att stödja kollektivtrafikmyndigheterna i arbetet med regionala trafikförsörjningsprogram.

I planeringsarbetet är åtgärdsvalsstudier ett viktigt arbetssätt. Trafikverket är ansvariga för den nationella planen för transportsystemet samt deltar i arbetet med regionala länstransportplaner, regionala utvecklingsplaner samt regionala trafikförsörjningsprogram.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Verksamhetsområde Planering

Planering ansvarar för att ta fram och ha kunskapsunderlag om näringslivets och medborgarnas behov inom transportområdet samt tillståndet och utveckling vad gäller tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Planering håller också ihop den nationella planeringen av transportsystemet. I detta ingår bland annat att ha kunskap om res- och transportflöden, prognoser och utvecklingsscenarioer samt ansvara för frågor om medfinansiering av infrastruktur, exempelvis hållplatser/bytespunkter.

Planering finns representerade regionalt i sex regioner i landet och ansvarar där för den regionala verksamheten. Regionerna är Trafikverkets ingång för lokala och regionala aktörer.

Strategisk Utveckling är en central funktion med ansvar för Trafikverkets strategiska inriktning och håller också ihop Trafikverkets forskningsverksamhet.

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket, som bedriver kollektivtrafik på vatten.

Myndigheten Trafikverket är Resultatenhetens största uppdragsgivare, men Färjerederiet har också en enhet som tecknar avtal med andra uppdragsgivare såsom kommuner.

Finansiering: Trafikverket är en anslagsmyndighet. Årliga regleringsbrev och den nationella planen anger anslaget storlek och fördelning på administration, planering, underhåll och investering.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Samhällsplanering, strategisk planering, forskning och färjerederi.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

- Kapacitetsutredningen
- Nationell plan för transportsystemet
- Inriktning för Trafikverkets forskning och innovation
- Medverkan i regionala transportplaner, regionala utvecklingsprogram och regionala trafikförsörjningsprogram

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

”Koll på vatten”, Förbifart Stockholm, medverkan i arbetet med Slussen i Stockholm, etc.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Ökad tillgänglighet och kapacitet i större städer.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Att säkerställa att vattenvägens potential utnyttjas i syfte att bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem.

TRAFIKVERKET REGION VÄST

Ansvar – övergripande:

Regionen har ett strategiskt ansvar att i samarbete med andra samhällsaktörer främja hållbar samhällsutveckling. Enligt 4-stegsprincipen verkar vi för att främja alternativ som politiken anser är miljömässigt och samhällsekonomiskt bra och långsiktiga. Göteborgsregionen har en växande trängsel längs vägnätet och kollektiva alternativ behöver ta en växande andel av personresorna.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Medverka i utredningar. Anvisa utvecklingsmedel. Utveckla våra interna processer för trafikslagsövergripande analyser.

- Att lyfta vattenburen kollektivtrafik som en möjlighet i våra åtgärdsvalsstudier, i det fall det skulle kunna vara en del av lösningen på en befintlig brist i transportsystemet.
- Att bidra till att infrastrukturen till och från angringspunkter fungerar.
- Möjligheterna att se vattenburen kollektivtrafik som en avlastning för Färjerederiets verksamhet bör utredas och de ekonomiska förutsättningarna/lösningarna belysas.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan.

Se föregående sida.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Trafikverket Färjerederiet.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

n/a

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Vi kommer att gå vidare i den studie som handlar om persontrafik mellan Öckerö och Göteborgs centrum.

Utredningar sker av sjöleden till Göteborgs hamn – ev fördjupning samt Stråket Göta Älv och Trollhätte Kanal. Dessa berör inte i dagsläget daglig persontrafik.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Det finns en intressekonflikt mellan trafik på vattenleder och trafik på broar – segelfri höjd, öppningstider e t c.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Vattenburen kollektivtrafik kan utvecklas genom nya typer av fartyg med högre hastigheter som ökar attraktivitet och konkurrenskraft. Förutsättningarna finns främst i Göteborg med koppling till Södra och Norra skärgården. Resor längs Göta Älv skulle eventuellt kunna vara möjliga t ex mellan orter längs älven och Göteborg.

TRAFIKVERKET REGION STOCKHOLM

Ansvar – övergripande:

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket föreslår hur olika behov ska prioriteras inom ramen för den finansiering som finns tillgänglig på kort och lång sikt. Länsplanen och ev regionala överenskommelser är styrande.

Fyrstegsprincipen är central i Trafikverkets arbete.

Trafikverket ska också svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet.

Trafikverket samverkar med andra aktörer och utvecklar transportsystemet i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Myndigheten har ambitionen att bidra till samhällsutvecklingen och skapa förutsättningar för goda transportmöjligheter för medborgarna och näringslivet i hela landet och arbetar för att integrera transport- och bebyggelseplaneringen för ökad hållbar tillgänglighet.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Myndigheten har till uppgift att, inom ramen för gjorda prioriteringar, verka för kollektivtrafikens utveckling. Detta görs inom ramen för ansvaret för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, i ansvaret för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken (bl a upphandling av Gotlands-trafiken) samt i vår uppgift att stödja kollektivtrafikmyndigheterna i arbetet med regionala trafikförsörjningsprogram.

I planeringsarbetet är åtgärdsvalsstudier ett viktigt arbetssätt. Trafikverket är ansvariga för den nationella planen för transportsystemet samt deltar i arbetet med regionala länstransportplaner, regionala utvecklingsplaner samt regionala trafikförsörjningsprogram.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan.

Se sid 1.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Samhällsplanering, strategisk planering, forskning och färjerederi.

Nämner organisationer mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

- Kapacitetsutredningen
- Nationell plan för transportsystemet
- Inriktning för Trafikverkets forskning och innovation
- Medverkan i regionala transportplaner, regionala utvecklingsprogram och regionala trafikförsörjningsprogram
- Regional cykelplan för Stockholms län (januari 2014)

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

- ”Koll på vatten”
- Pendelbåtstrafik under två år i samarbete med Trafikförvaltningen, SLL, under byggskede av Förbifart Stockholm
- Medverkan i arbetet med Resval Sydost (Slussen) i Stockholm

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Ökad tillgänglighet och kapacitet i större städer.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Att undersöka vattenvägens potential och utnyttja den i syfte att bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem.

TRAFIKVERKET FÄRJEREDERIET

Ansvar – övergripande:

Färjerederiet är en del av Trafikverket, Sveriges myndighet för planering, byggande, drift och underhåll av svensk infrastruktur. Rederiet bidrar till att uppfylla statens transportpolitiska mål med ett tillgängligt och säkert transportsystem.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Färjerederiet är Sveriges största rederi och Trafikverkets enda kollektivtrafikföretag. Rederiet bedriver sjölinjetrafik på 41 färjeleder från Norrbotten i norr till Skåne i söder. Man genomför årligen i snitt 22 miljoner personresor och 12 miljoner fordonstransporter. Rederiet förfogar över 70 fartyg och man gör mer än 1 miljon anlöp per år. Omkring 650 personer arbetar med vägfärjetrafiken.

Rederiet har uppdraget att bidra till att utveckla sitt uppdrag, dels genom nya sjötrafikupplägg och dels genom tekniska och miljömässiga utvecklingsinsatser.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Färjerederiet utgår från resenärernas och beställarens önskemål och våra fartygs och färjelägens kapacitet. 95 procent av medarbetarna är sysselsatta inom operativ färjetrafik. Verksamheten leds från rederikontoret i Vaxholm som består av rederiledning, operativ funktion, HR, teknik, DP (designated person), ekonomi, miljö och säkerhet och kommunikation. Rederiets kunder är i första hand staten genom Trafikverket centralt samt fyra (fem) kommuner.

Rederiets verksamhet bedrivs som en fristående resultatenhet inom verket, i bolagsliknande form.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Rederiet bedriver verksamhet inom samtliga områden som berör trafiken, affärsupplägg, förstudier, byggnation, miljöteknik, teknikutveckling, trafikinformation, utbildning, investeringsverksamhet och operativ drift. Rederiet bedriver även varvsverksamhet.

Rederiets beställare är staten genom Trafikverkets centrala beställningsfunktion inom verksamhetsområde Underhåll, samt kommunala beställare (Ekerö kommun, Jönköpings kommun, Öckerö kommun, Österåkers kommun – och från 2015 även Vaxholms kommun). Rederiets tillsynsmyndighet är Transportstyrelsen och tillstånd för trafik meddelas av Länsstyrelserna.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

- Statens transportpolitiska mål
- Kapacitetsutredningen
- Nationell plan för transportsystemet
- Regionala transportplaner, regionala utvecklingsprogram, regionala trafikförsörjningsprogram
- Årlig NKI-mätning färjetrafiken (Nöjd Kund Index)
- Färjerederiets verksamhetsplan och styrkort
- Investeringsplan

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

- Pilotstudie passagerartrafik Hönö-Göteborg (i samarbete med Trafikverket Samhälle västra regionen)
- Ljusterölyftet (i samarbete med Ljusterö kommun)
- Samarbetsavtal med Statens fastighetsverk och Vaxholms kommun angående trafikering med eldriven färja Vaxholms kastell-Vaxholms stad
- Dispenstrafik Slagsta – Tyska botten, Stockholm, med VO Samhälle region Stockholm som trafik huvudman.
- Nordiskt samarbete, framförallt kring Eco Shipping.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Sammanhållen strategisk planering för sjölinjeområdet, i synnerhet i storstadsregionerna, saknas.

Vi behöver förbättra samarbetet inom Trafikverket kring frågor som rör sjölinjetrafik och även öppna för samverkan med andra rederier.

Färjerederiets kunskaper kring planering, utveckling, operativ sjölinjetrafik och finansiering skulle kunna nyttjas mer i Trafikverket centralt och i regionerna.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Rederiets uppfattning är att vattenburen kollektivtrafik i betydligt större utsträckning kan användas för att förbättra trafiksituationen som helhet i Sverige.

Rederiet har uppfattningen att regelverket kring bemanning och säkerhet vid sjölinjetrafik kan påverka möjligheten till etablering av sjöburen kollektivtrafik.

SJÖFARTSVERKET**Ansvar – övergripande:**

Säkra och effektiva sjövägar. Verka med ett transportslagsövergripande synsätt, samt att ta ansvar för framtidens sjöfart. Byggande, underhåll och drift av statlig infrastruktur till sjöss, "vinterhållning" av den samma, samt brytning av havsis.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Inget utpekad ansvar. Verket påtalar möjligheten med vattenburen kolltrafik i remissvar. Viss statistik och sjögeografiskt material kan tillhandahållas.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

- Infrastrukturenheten (Stabstyrning & planering) remisser och regional samverkan.
- Samhällsavdelningen avgifter och miljöfrågor kontakter med departement.
- Fol informationsutbyte och styrning av sjöfarten globalt.

Sjöfartsverket finansieras till cirka 75 procent av avgifter för lotsning och via farledsavgifter. Anslag ges till sjöräddningstjänsten och för vissa kanaler.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Centralt inom Sjöfartsverket finns olika specialistkompetenser inom t ex samhällsekonomi, sjöfartens miljöpåverkan, farledsdesign och fartygsdrift. Centralt finns även den samlade expertisen inom sjögeografi, GIS och sjökortsframställning. Sjöfartens forsknings- och utvecklingsanslag fördelas även centralt. Inom Sjöfartsverkets olika lokalkontor runt om längs kusten finns andra funktioner lokaliserade t ex Verkets fartygssimulator i Göteborg, lotsningsområden med ansvar för Verkets lotstjänst och trafikinformationstjänst (VTS), regionala experter på sjöfartens roll i transportsystemet, sjömätning och farledsdrift.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

n/a

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Stockholm Urban Logistics by IWW, Förbifarten, Slussen (Stockholm), WINMOS (EU projekt), MONALISA (EU projekt), Vattenvägen 365.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Alltid avgiftsstrukturen för trafikslagen, konkurrensneutralitet.

Utmaningen med att kollektivtrafik på vatten helst skall vara snabb men samtidigt inte utgöra påverkan i form av svall/miljöpåverkan.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Sjöfartsverket bevakar farleder och övriga vattenområden ur ett framkomlighetsperspektiv, d v s att möjligheterna för exempelvis kollektivtrafik och alla annan sjötrafik, skall finnas i framtiden och ha möjlighet att utvecklas.

TRAFIKANALYS**Ansvar – övergripande:**

Trafikanalys är en myndighet med ett uppdrag som kan sammanfattas med att vara en kunskapsmyndighet för transportpolitiken.

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida officiell statistik om transporter och kommunikationer. Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer. Trafikanalys ska även bedriva omvärldsanalys och omvärldsbevakning, med tonvikt på transportsystemets och transportpolitikens utveckling i EU och dess effekter på Sverige.

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet. Myndigheten ska sprida policyrelevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis tillväxtpolitik och miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella aktörer viktiga.

Trafikanalys ska vara en professionell, nyfiken, effektiv, öppen och flexibel myndighet. Nära kontakter med regeringskansliet är viktiga bland annat för att säkerställa verksamhetens policyrelevans och att myndighetens kunskaper och analyser kommer till nytta. Samverkan med andra myndigheter, liksom med branschorganisationer och regionala aktörer, är en annan viktig del i arbetet. En viktig fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, t ex med forskarvärlden och relevanta konsulter.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Trafikanalys har ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv på verksamheten. Därutöver finns inte något utpekat ansvar för att specifikt främja vattenburen kollektivtrafik.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet och har, utöver GD, tre avdelningar:

- Avdelningen för Analys och granskning (Stockholm)
- Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund)
- Avdelningen för Verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund)

Avdelningen för Analys och granskning är i sin helhet lokaliserad till Stockholm. Här genomförs bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler. Avdelningen har även ett huvudansvar för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys, med tonvikt på Sverige, EU- och OECD-länderna. En viktig del i arbetet är att utveckla relationer med skilda samverkansparter och kontaktnät inom och utom landet.

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik har verksamhet både i Östersund och i Stockholm. En viktig del av Trafikanalys verksamhet utgörs av nulägesbeskrivningar inom transportområdet. Beskrivningarna bygger i stor utsträckning på den egna statistiken. Hanteringen av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Officiell statistik framställs för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig på Internet. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar och för vissa uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen, liksom för myndighetens kvalitetsarbete.

Myndigheten har cirka 35 anställda och är helt anslagsfinansierad. År 2013 uppgick anslaget till 61,4 miljoner kronor.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Trafikanalys producerar statistik inom området. Vidare utvärderas marknadsöppningen av kollektivtrafiken. Därutöver sker diverse utvärderingar och remissvar av policyförslag på området.

Nämn er organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Trafikanalys publicerar varje år ett antal statistikrapporter om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor där vattenburna resor ingår.

<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/>

– **Lokal och regional kollektivtrafik.** Statistiken belyser hur kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller kollektivtrafik i respektive län. Uppgifter om antal resor, personkilometer, utbudskilometer och med vilken ekonomi verksamheten bedrivs redovisas i rapporten.

– **Kommersiell linjetrafik på väg och vatten.** I Trafikanalys uppdrag ingår att samla in statistik om linjelagd kollektivtrafik som bedrivs av kollektivtrafikföretag i egen regi och på helt kommersiella villkor. Detta görs i rapporterna "Kommersiell linjetrafik på väg" och "Kommersiell linjetrafik på vatten".

Utvärderingarna av marknadsöppningen har hittills publicerats i tre rapporter (2011:9, 2012:13 och 2013:13) med ett antal underlags-PM. Mer information om regeringsuppdraget finns här: <http://www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag/Marknadsoppningar-i-kollektivtrafiken/>

I Rapport 2013:8 "Båtpendling för ökad kapacitet" redovisas en studie av om båt skulle kunna komplettera andra kollektiva färdmedel om kapaciteten bör ökas i stråk som har eller förväntas få bristande kapacitet. Med hjälp av ett räkneexempel görs en bedömning av om båt skulle kunna vara ett samhällsekonomiskt lönsamt trafikslag i jämförelse med spårvagn, buss, pendeltåg och tunnelbana.

För en mer övergripande studie av kollektivtrafikresor på vattnet kan också nämnas den nulägesanalys om arbetspendling i storstadsområdena som genomfördes 2011, se Rapport 2011:3.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?
Se förra punkten.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Det finns en del beröringspunkter kring statistiken på kollektivtrafiken på vattnet:

- Hur ska vi fånga upp alla aktörer som bedriver kollektivtrafik på vattnet och få in relevanta uppgifter från dem?
- Hur ska man se på omfattningen/regelbundenheten av exempelvis badbåtar eller andra säsongsbetonade kollektivtrafikalternativ?
- Hur ska vägfärjor räknas in i kollektivtrafikstatistiken?

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

En vattenburen kollektivtrafik, som på lika villkor med övriga färdmedelsalternativ, har sin berättigade plats i det samlade transportsystemet.

TRANSPORTSTYRELSEN

Ansvar – övergripande:

Transportstyrelsen arbetar med regelgivning, registerhållning, tillstånd och tillsyn inom samtliga trafikslag, järnväg, luftfart, sjöfart och väg, och verkar för att bidra till de transportpolitiska målen om god tillgänglighet, hög kvalitet, ett säkert transportsystem samt miljöanpassade transporter och med hänsyn taget till hälsa.

Transportstyrelsen verkar för att transportsystemet uppfyller målen för medborgare och näringsliv i hela landet, samt verkar för en god marknad med sund konkurrens mellan marknadens aktörer.

Transportstyrelsen samverkar med andra aktörer och myndigheter i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Inom ramen för vattenburen kollektivtrafik arbetar Transportstyrelsen med regelgivning, registerhållning (sjöfartsregistret), tillstånds- och tillsynsverksamhet samt marknadsövervakning.

Kollektivtrafiken är en del av passagerartrafiken, vilket regleras av ett större antal regelverk såväl nationellt som EU-rättsligt.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Transportstyrelsen finansieras med såväl skatteanslag som avgifter. Den största delen av verksamheten består av tillstånds- och tillsynsarbete, vilka är avgiftsfinansierade.

Enheten för marknad, miljö och analys

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över lagen om kollektivtrafik och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om tillsynen visar att de aktörer som omfattas av lagen eller dess föreskrifter inte efterlever dess regler får Transportstyrelsen meddela förelägganden och förbud, vilka får förenas med vite. Myndigheten utför tillsyn av att de regionala trafikmyndigheterna uppfyller kraven gällande de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Tillsynsarbetet omfattar även anmälningsskyldighet och trafikantinformation.¹

Till skillnad mot tillsynen riktar sig inte marknadsövervakningen till hur enskilda aktörer agerar utan till hur marknaden som sådan fungerar. Marknadsövervakningens syfte är att följa och utvärdera villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärer. När marknadsövervakningen visar att det finns sådant som inte fungerar ska detta rapporteras till uppdragsgivaren samtidigt som det kommer till branschens, andra intressenters och allmänhetens kännedom. Transportstyrelsen ska även omhänderta resultatet från marknadsövervakningen i myndighetens arbete med regler, tillstånd och tillsyn.

Insamling av information om tillbud och olyckor inom sjöfarten genomförs inom enheten. Enheten ansvarar även för samordningen av analysverksamheten kopplat till exempelvis säkerhet inom vattenburen kollektivtrafik samt datainsamling och analys av statistik och nyckeltal som ligger till grund för marknadsövervakning och omvärldsanalyser.

Transportstyrelsen ansvarar även för regelgivning kring bland annat sjöfartens miljöpåverkan, varav en stor del av regleringen styrs av internationella organ, exempelvis IMO.

Enheten för operatörer, fartyg och luftfartyg

Enheten ansvarar för frågor rörande operatörer, fartyg och luftfartyg. En stor del av verksamheten handlar om att utfärda tillstånd genom certifikat för såväl operatörer som fartyg, exempelvis ställs vissa krav gällande säkerhet på fartyg som ska användas för passagerartrafik.

Inom enheten sker myndighetens tillsynsarbete, relevant för kollektivtrafik på vatten är sjöfartstillsynen, att fartygen är sjövärdiga och uppfyller tekniska och operationella krav på framförallt sjösäkerhet. Sjöfartstillsynen finns lokaliserat på flera orter (Stockholm, Malmö, Göteborg och Norrköping).

1. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation anger:

- att anmälningsskyldighet och lämnande av information om trafikutbud ska ske med 21 dagars framförhållning,
- vilken information om trafikutbud som ska lämnas (linjer, hållplatser och tidtabeller), och
- att information om trafikutbudet ska lämnas elektroniskt till Samtrafiken AB.

Samtrafiken samlar in och sammanställer ovanstående data som sedan presenteras i ett gemensamt system för trafikantinformation (GTI). Transportstyrelsen har tillsyn över att kollektivtrafikföretagen lämnar rapporter enligt vad som är föreskrivet. Föreskriften om trafikantinformation innehåller dock inga kvalitetsmått som kan bli föremål för tillsyn.

Transportstyrelsen har under hösten 2014 påbörjat tillsynen över efterlevnaden av föreskrifterna om anmälningsskyldighet och information om trafikutbud. Aktörer som utför kollektivtrafik på vatten har identifierats i ett första steg. Kartläggningen av kollektivtrafikmarknaden sker inom ramen för myndighetens marknadsövervakning och kommer att färdigställas under våren 2015.

Enheten för bemanning och behörighet

Inom enheten för bemanning och behörighet utfärdas tillstånd för bland annat sjöpersonal. Enheten ansvarar även för utbildning av sjömän. Enheten ansvarar likaså för regelverken kring bemanning och behörighet.

Juridikenheten

Juridikenheten samordnar och leder föreskriftsprojekt och utgör stöd i juridiska frågor. Myndighetens arbete med regelutveckling, regelförändring och införlivande av internationella regler till svensk lagstiftning samordnas inom enheten. Juridikenheten deltar även i internationellt arbete. Regelarbetet om inre vattenvägar och nationella föreskriftsprojektet är aktuellt för kollektivtrafikutövare, likaså regler inom miljöområdet. Transportstyrelsen tar även fram tekniska regelverk med krav på fartygen.

Infrastrukturenheten

Transportstyrelsen ansvarar för vissa frågor inom transportsystemets infrastruktur som kan relateras till vattenburen kollektivtrafik, bland annat för regelverket beträffande lotsplikten och Sveriges införlivande av de internationella sjövägsreglerna (COLREG²).

Flera av våra skärgårdsområden ligger inom utpekade VTS-områden (Vessel Traffic Service). Genom att fartygen rapporterar till VTS centralen får fartyg nödvändig information om annan sjötrafik och viktiga händelser i området. Infrastrukturenheten ansvarar för regelverket beträffande VTS.

Vidare har enheten ett ansvar för att bidra till att hamnar och farleder generellt har en säker och tillgänglig utformning för att säkerställa en trygg svensk sjöfart, exempelvis farleders kapacitet, sjömätning och utmärkningens utformning. Infrastrukturenheten är även remissinstans i sjötrafikrelaterade områden såsom avlysning av farleder och andra vattenområden, ansökningar om ankringsförbud, hastighetsbegränsningar, kabeldragningar och andra planrelaterade samråd.

Sektionen för strategi och utveckling

Sektionen har ett generellt ansvar för samordning av sjö- och luftfartsavdelningens internationella arbete. I den mån frågor gällande kollektivtrafik på vatten ska regleras på internationell nivå har sektionen en roll i berednings- och förhandlingsarbetet.

Staben

Staben leder arbetet med myndighetens avgifter.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Transportstyrelsen utfärdar regler och tillstånd samt utför tillsyn och bedriver marknadsövervakning inom vattenburen kollektivtrafik och ansvarar för registerhållning.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Transportstyrelsens marknadsövervakningsrapport ges ut en gång per år och är liksom tertialrapporterna i första hand avsedd för styrelse och Näringsdepartement.

Utredning om svenska rederiers förutsättningar berör i viss mån kollektivtrafik till sjöss även om fokus är på godstransporter. Syftet med rapporten är att utreda den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft med avseende på frågor som exempelvis skatter och avgifter, marknadstillträde, samverkan, miljö med mera. Det finns planer på att göra en liknande utredning inriktad på kollektivtrafiken till sjöss.

2. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

Kartläggning av kollektivtrafikmarknaden pågår för närvarande. Syftet med rapporten är framförallt att identifiera de aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten utifrån en regional fördelning. Kartläggningen ska tjäna som underlag för myndighetens tillsynsarbete av trafikantinformation och anmälningsplikt.

Transportstyrelsen arbetar även med en säkerhetsöversikt, vilken även har relevans för kollektivtrafik på vatten.

Tertialrapporter, i en trafikslagsövergripande rapportserie "Transportmarknaderna – Transportstyrelsens samlade bedömningar och planerade åtgärder" redovisas utvecklingen inom ett urval av marknader på transportområdet, varav kollektivtrafikmarknaden är en. Rapporterna publiceras tre gånger per år i anslutning till myndighetens tertialdialoger med näringsdepartementet.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Utöver deltagande i projektet "Koll på vatten" har Transportstyrelsen uppdrag inom framförallt området för tillsyn och marknadsövervakning, se ovan.

Relevant för kollektivtrafik på vatten är det nya direktivet om inre vattenvägar där Transportstyrelsen ger ut föreskrifter på området. Likaså har projektet om de nationella föreskrifterna betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Inom projektet Vattenvägen 365 finns det områden som pekar på Transportstyrelsens ansvarsområden såsom regelutveckling och kompositers isgåendeförmåga.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Nej.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Att säkerställa att kollektivtrafik på vatten kan utfärdas med hög säkerhet och god tillgänglighet för medborgare och näringsliv med hänsyn tagen till miljö och hälsa i enlighet med gällande regelverk samt att förhållandena på marknaden är sunda.

Transportstyrelsen ska vara uppdaterad på vilka behov det finns för förändringar av regelverk för att inte vara ett hinder för utveckling av kollektivtrafik. Ett exempel på detta är projektet nationella föreskrifter som pågår i syfte att förenkla och möjliggöra innovationer och utveckling i större grad än idag.

SAMTRAFIKEN

Ansvar – övergripande:

Samtrafiken är ett tjänsteutvecklingsföretag som finns till för att göra kollektivt resande enklare, mer tillgängligt och mer pålitligt. Det gör vi framför allt genom att utveckla tjänster för trafikföretag och resenärer, och genom att förse branschen med kunskap och data om Sveriges resande.

Basen i vår verksamhet är samordning av trafikplaneringen genom bl a Resplus, planeringssamverkan och tidtabeller. Andra exempel på tjänster som erbjuds är Ledsagningsportalen, ett system för samarbete kring ledsagning, och Resrobot, en reseplanerare som samlar hela Sveriges trafikinformation på ett ställe. Samtrafiken är också en innovationsaktör, genom projekt som till exempel Trafiklab – en utvecklarplattform och ett initiativ för öppen trafikdata.

Samtrafiken fungerar också som en oberoende part och en arena för dialog. Genom att vi ägs av 37 trafikföretag gemensamt är Samtrafiken en plats där gemensamma utmaningar möts genom samverkan och branschöverskridande lösningar.

I dessa olika roller – som tjänsteutvecklare, arena och kunskapsaktör – agerar Samtrafiken mittpunkt för de svenska trafikföretagen. Vi har ett tydligt mål med vår verksamhet: att göra kollektivtrafiken till förstahandsvalet för alla resor inom Sverige.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

För Samtrafiken är vattenburen kollektivtrafik en av pusselbitarna i ett comodalt transportsystem. Samtrafiken har inte mandat att påverka utbudet av trafik inom olika transportslag, men har däremot ett ansvar för att vattenburen kollektivtrafik blir en integrerad del av kollektivtrafiksystemet när det gäller information och biljetter.

Alla aktörer som bedriver kollektivtrafik i Sverige är skyldiga att leverera sitt planerade utbud (tidtabeller) till ett centralt system. Transportstyrelsen har utpekat Samtrafiken som ansvarig för detta system (GTI) som även inbegriper vattenburen kollektivtrafik.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Samtrafikens verksamhet finansieras dels genom avräkning från den gemensamma biljettsamverkan inom Resplus, dels genom avgifter för att tillhandahålla GTI (gemensam trafikinformation).

Samtrafiken är en förhållandevis liten organisation med cirka 40 anställda. Hanteringen av information sker på produktionsavdelningen. Utvecklingsfrågor samt tjänsteutbud hanteras av affärsavdelningen.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

- Insamling av tidtabeller för all vattenburen kollektivtrafik i Sverige
- Möjlighet att tillgängliggöra biljettutbud för vattenburen kollektivtrafik genom Resplus
- Tillhandahållande av information för vattenburen och övrig kollektivtrafik till tredjepartsaktörer samt genom tjänster som exempelvis Resrobot

Nämner er organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

n/a

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Realtid i Samverkan (i samarbete med X2AB)

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

- Idag arbetar Samtrafiken främst med planerad information
Realtidsinformation är avgörande för framtidens tjänster inom området
- Nya former för biljettsamverkan
- Nya biljett- och betalformer

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Att vattenburen kollektivtrafik ska upplevas som en naturlig del av kollektivtrafiken avseende information- och betallösningar.

Övriga regionala parter – Väst

KOLLEKTIVTRAFIKSEKRETARIATET VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Ansvar – övergripande:

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i länet med mandat och ansvar att utveckla kollektivtrafiken i samverkan med andra aktörer i samhället.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

RKM ansvarar för den strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i länet, inklusive kollektivtrafik på vatten. Detta innebär att RKM beslutar om mål och strategier för kollektivtrafiken. RKM har också till uppgift att verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Västra Götalandsregionen äger aktiebolaget Västtrafik som har uppdraget att upphandla, genomföra och utveckla trafiken med buss, spårvagn, tåg, båt och mindre fordon i länet.

Kollektivtrafiknämnden får av Västra Götalandsregionen medel för kollektivtrafiken. Nämnden betalar av dessa pengar ett driftbidrag till Västtrafik för deras trafik som har en självfinansieringsgrad på drygt 50 procent. Cirka 7 miljoner kr per år avsätts för forsknings- och utvecklingsändamål. Pengar för forskning och utveckling kan även sökas genom Västra Götalandsregionens utvecklingsnämnd.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Se Ansvar, ovan

Nämner er organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Inga

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Inga, dessa frågor hanteras i förekommande fall av Västtrafik

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Att minska användningen av fossila drivmedel och energianvändningen för kollektivtrafik på vatten

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

För närvarande relativt lågt prioriterat område

VÄSTTRAFIK AB

Ansvar – övergripande:

Västtrafik ansvarar för att utveckla och upphandla kollektivtrafiken i Västra Götaland på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Västtrafik upphandlar båttrafiken i Västra Götaland. Vi för dialog med de kommuner i vilka trafiken utförs och diskuterar utbud och tidtabeller. Kommunerna ansvarar för bryggorna.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Upphandling, Utveckling, Leveransavdelning

Finansieringen består av mellan 9 procent och 50 procent biljettintäkter. Resten täcks av regionala bidrag.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Upphandling, avtal, trafikutveckling samt ägande och förvaltande av fartyg.

Nämn er organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Utredningar av nya skyttelbåtar, Utredningar av alternativ drivlina på Älvtrafiken, Utredning av alternativa trafikupplägg på Göta älv, Utredning av trafikeringen till Göteborgs södra skärgård.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Upphandling av färjetrafik i Kungälv och Orusts kommuner.

2015 skall vi börja trafikera Stenpiren, en ny färjeterminal i centrala Göteborg, där båtar, bussar och spårvagnar får en gemensam bytespunkt.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Frågan om att på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt kunna dimensionera trafik mellan lågsäsong och högsäsong.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

- Att öka tillgängligheten på fordon och bryggor.
- Att minska utsläppen av gifter och växthusgaser.
- Att öka resandet.

GÖTEBORGS STAD, TRAFIKKONTORET

Ansvar – övergripande:

Traffikkontoret arbetar för att erbjuda alla effektiv, säker och hållbar rörlighet i Göteborg. Vi är väg- och banhållare (spårväg) och vårt uppdrag är att utveckla ett väl fungerande trafiksystem som ska förstärka stadens attraktionskraft.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Göteborgs stad, Trafikkontoret är samverkanspart och formulerar stadens behov av kollektivtrafik. Göteborg stad ges möjlighet att bedriva inflytande på den strategiska kollektivtrafikutvecklingen, bland annat genom de politiska forum som upprättats enligt "Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län".

Traffikkontoret ansvarar dessutom för den infrastruktur som nyttjas för att bedriva allmän kollektivtrafik på vatten, såsom flytbryggor och kajer. Kostnaden belastar dock kollektivtrafiken genom att trafikkontoret fakturerar Västtrafik kostnader för drift och underhåll samt ränta och avskrivning på investeringar.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Avdelningen strategisk planering deltar i den strategiska utvecklingen av trafiken och tekniken i syfte att öka resandet och minska miljöpåverkan.

Avdelningen trafik hanterar flerårsplaner medan Väg och Bana, den utförande delen av trafikkontoret, i första hand ansvarar för ettårsplaner, byggande samt drift och underhåll av båtinfrastrukturen (med tillhörande budget). Verksamheten är i huvudsak skattefinansierad vid sidan om vissa intäkter från bl a parkering och markupplåtelser.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

- Ansvariga för infrastrukturen som nyttjas av vattenburen kollektivtrafik.
- Inflytande över den strategiska utvecklingen enligt ovan.
- Möjlighet att genom tillköp höja ambitionsnivån på den vattenburna kollektivtrafiken.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

- ÄLVIS – the GoPax, Chalmers, 2008
- Vattnet, cykeln och taxan, Trafikkontoret, rapport 3:2009
- Klimattaxa över älven – utredning kring miljöanpassade skyttlar, Trafikkontoret, 2009
- Request for information avseende fartygsteknik för älvtrafiken, Västtrafik, 2010
- Utredning av båttrafik Göta Älv, Västtrafik, 2010
- Båttrafik i Södra Skärgården – utredning om resandebehov, Västtrafik, 2011

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

- Utveckling av framdriftsformen (eldrift) på Västtrafiks nya älvskyttlar över Göta Älv, i samverkan med Västra Götalandsregionen och Göteborgs energi (inkluderar även anpassning av infrastrukturen i land).
- Översyn av kommande båttrafik på Göta Älv, på kort och lång sikt.
- Trafik- och parkeringsutredning Södra Skärgården.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

- Minska investeringskostnaderna för flytbryggor och andra konstruktioner i vatten.
- Hitta kostnadseffektiva lösningar för båttrafiken i syfte att knyta samman norra och södra älvstranden samt skärgården med övriga delar av Göteborg.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Att vattenburen kollektivtrafik ska vara ett effektivt, miljöanpassat och attraktivt sätt att röra sig i staden.

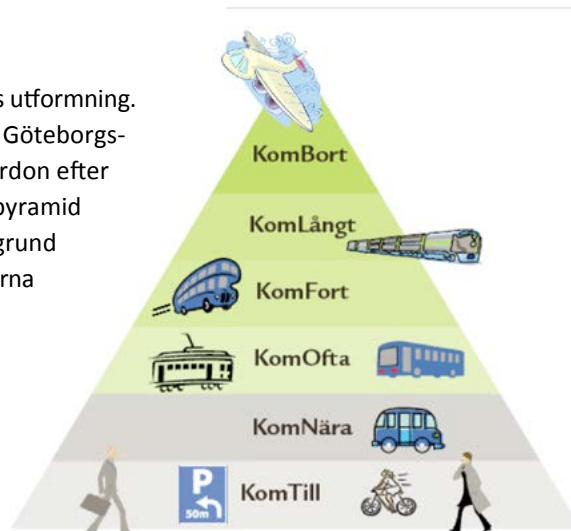
GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND (GR)

Ansvar – övergripande:

GR är sedan 1988 regionplaneorgan enligt Plan- och Bygglagen. GR arbetar med flera av samhällsplaneringens olika perspektiv och i GRs mål och strategidokument Hållbar tillväxt, 2013 och Strukturbild, 2008 fokuseras bland annat på att relationen mellan bostadsbyggande och infrastrukturinvesteringar skapar förutsättningarna för en effektiv kollektivtrafik.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

GR har ingen formell roll när det gäller kollektivtrafikens utformning. Däremot pekade K2020 kollektivtrafikprogrammet för Göteborgsregionen 2009 på vikten att kollektivtrafiken nyttjar fordon efter funktionskrav. K2020 använde en hierarkisk funktionspyramid för att illustrera detta. Dock saknas fartygen. Mot bakgrund av beräkningar i Vattenvägen 365³ bör flera av funktionerna kunna utföras av fartyg (t ex Kom Nära, Ofta och Fort). Dock inte med samma typ av fartyg.



Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

GR Planering arbetar med fysisk planering enligt PBL samt med projekt som stödjer hållbar tillväxt. GR finansieras av medlemskommunerna och genom projektfinansiering.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Inga

Nämner organisationens mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Just nu diskuteras huruvida VGRs delregional kollektivtrafikeråd/delregionalt forum skall inordnas i GRs politiska strukturer. Beslut senare i höst. I detta råd sker samverkan mellan medlemskommunerna och VGR som kollektivtrafikmyndighet.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Inga.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Hantera bostadsbyggandet i kustnära läge genom att utveckla GRs regionala strukturbild och dess kustzon.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Integrera vattenburen kollektivtrafik på ett naturligt sätt med övrig reguljär kollektivtrafik.

3. Stenius et al, Waterway 365 – System Analysis of Challenges in increased Urban Mobility by Utilization of the Waterways.

Övriga regionala parter – Stockholm

LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Ansvar – övergripande:

Länsstyrelsen är en statlig myndighet som finns nära människorna i varje län. Vi är en viktig länk mellan människor och kommuner å ena sidan och regering, riksdag och centrala myndigheter å den andra. Landshövdingen är chef för Länsstyrelsen och har i uppdrag att följa utvecklingen och informera regeringen om länets behov.

Sverige är indelat i 21 län. I varje län finns en länsstyrelse och en landshövding – regeringens företrädare i länen.

Det är många uppgifter som Länsstyrelsen har att samordna för Stockholmsregionens drygt två miljoner invånare bosatta i länets 26 kommuner, i samråd med regionala myndigheter, organisationer och företag. Allt från att vara valmyndighet till att svara för den regionala räddnings- och säkerhetstjänsten. Vi arbetar med frågor som rör miljö, natur, näringsliv, social utveckling, djurskydd, jämställdhet, integration, transporter, infrastruktur och bostäder.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Länsstyrelsen beslutar om hastigheter på vatten (ansökningar)

Länsstyrelsen upprättar länsplan för regional transportinfrastruktur i vilken medel till kollektivtrafik på vatten (bryggor) kan sökas av kommun och trafikförvaltningen.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

- Avdelningen för samhällsbyggnad – planer och långsiktig planering
- Avdelningen för rättsliga frågor – tar beslut om hastigheter e t c
- Avdelningen för tillväxt – arbetar bland annat med att främja innovation och företagande

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

- Upprättare av länsplan
- Hastigheter

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

n/a

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

n/a

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Länsstyrelsen vill framförallt främja kopplingar mellan bostadsbyggande och kapacitetsstark kollektivtrafik eftersom detta är de största utmaningarna i länet. Kollektivtrafik på vatten kan vara ett intressant komplement som framförallt kan bli attraktiv där spårbunden kollektivtrafik saknas.

TRAFIKFÖRVALTNINGEN, STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING**Ansvar – övergripande:**

Trafiknämnden med dess förvaltning (Trafikförvaltningen) fullgör landstingsfullmäktiges uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) och ansvarar för kollektivtrafiken på land, på vatten samt särskild kollektivtrafik (färdtjänst). Trafiknämnden fattar beslut om allmän trafikplikt, det vill säga vilken trafik som upphandlas och vilken trafik som överläts till den kommersiella marknaden. Trafiknämnden och dess förvaltning ska utveckla förutsättningar för det konkurrensneutrala tillträdet.

Trafikförvaltningens ansvar och roll vad gäller strategisk utveckling av kollektivtrafik, samordnad med annan regional samhällsplanering, är att på uppdrag av trafiknämnden bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Trafikförvaltningen verkställer besluten huvudsakligen genom upphandling och genomförande av investeringsprojekt. I trafikförvaltningens uppdrag ingår att ta fram beslutsunderlag till trafiknämnden.

Trafikförvaltningen ansvarar för styrning och uppföljning av den upphandlade trafikdriften samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

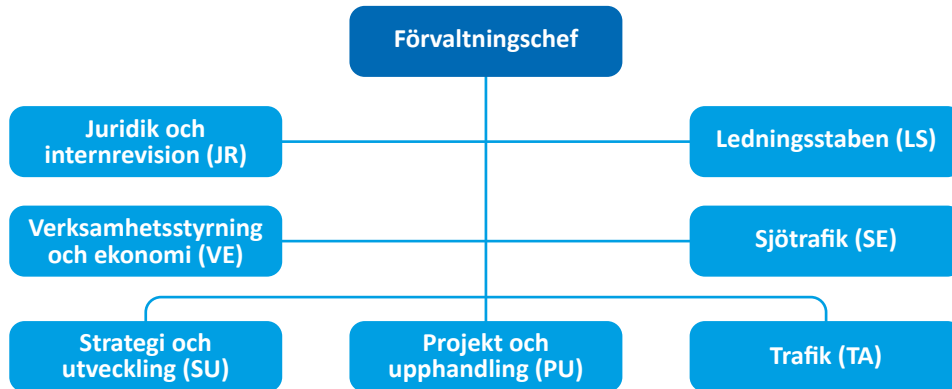
Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Se svar ovan.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.**Trafikförvaltningens organisation består av:**

- Förvaltningschef.
- Ledningsstab.
- Juridik- och internrevision.
- Verksamhetsstyrning och ekonomi.
- Strategisk utveckling – utför behovsanalyser samt idé- och förstudier. Ansvarar för kommundialoger, och svarar på remisser mm.
- Projekt och upphandling – övertar uppdrag/projekt från Strategisk utveckling som ska vidare till upphandling. Genomför upphandling.
- Trafikavdelningen – övertar uppdrag/projekt från Projekt och upphandling när upphandlingen övergår till ett avtal. Följer upp avtal mot leverantörer. Har även avtalet på pendelbåtslinje 80 (Frihamnen – Lidingö – Nacka – Nybroplan) som tecknades innan sjötrafikenheten blev en enhet inom Trafikförvaltningen.

- Sjötrafikenheten (f d Waxholmsbolaget) – beställer kollektivtrafik till sjöss. Upphandlar och följer upp avtalen. Övertar sjörelaterade uppdrag/projekt från Strategisk utveckling samt förvaltar de avtal som tecknas med leverantörer.



Landstinget ansvarar för finansieringen av kollektivtrafiken genom årliga anslag, samt genom att besluta om taxor i kollektivtrafiken.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Vi beställer vattenburen kollektivtrafik samt att vi utreder nya tänkbara förbindelser där sjövägen kan vara ett bra alternativ för kollektivtrafik. Vi äger idag 24 fartyg som är sysselsatta med kollektivtrafik, och minst lika många ägs av trafikutövare som vi har avtal med. Vi beställer även godstrafik till Stockholms skärgård.

Vad det gäller visioner och mål så är de likadana oavsett trafikslag. Dock kan måltal och resultat variera mellan trafikslagen.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

TN 2014-0087 Beslut om förstudie inför upphandling av nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (E29)
– Ska beslutas om i Trafiknämnden 2014-09-23

TN 2014-0196 Utredning inför försöksperiod med tre olika typer av nya pendelbåtlinjer i Mälaren
– Beslutad i Trafiknämnden 2014-06-03

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

TF leder

- Handla upp trafikaffärer för tre nya pendelbåtlinjer (se TN 2014-0196)
- Påbörja förstudie om ett modernt pendelbåtstopp
- Utredda hur koppling mellan sjöburen kollektivtrafik och övrig kollektivtrafik kan förbättras
- Förutsatt att det beslutas om TN 2014-0087 påbörja upphandling om trafikaffärer för Stockholms skärgård samt påbörja förstudie om strategiskt tonnage
- Samråd med allmänheten genom Sjötrafikråd

TF deltar

- Vattenbussen AB
- Skärgårdsstrategin
- Skärgårdspolitiska programmet (uppföljning)

**Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?
Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?**

Att vi ska erbjuda en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

TMR, TILLVÄXT, MILJÖ OCH REGIONPLANERING, STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SOM NUMERA HETER TRF, TILLVÄXT- OCH REGIONPLANERINGSFÖRVALTNINGEN)

Ansvar – övergripande:

Landstinget i Stockholms län är regionplaneorgan och ansvarar för den regionala utvecklingsplaneringen som syftar till att öka Stockholmsregionens attraktivitet. För närvarande gäller den regionala utvecklingsplanen RUF 2010 som arbetades fram av Regionplanekontoret. Sedan 2011 har landstingets miljöarbete och internationella funktion tillförts och arbetet sker nu inom TMR, Tillväxt, miljö och regionplanering som innehåller fyra avdelningar; Tillväxtavdelning, Miljöavdelning, Regionplaneavdelning och Processavdelning.

På Regionplaneavdelningen ligger fokus på den fysiska planeringen – att arbeta med bebyggelsestruktur, infrastruktur, grönstruktur och vatten, alltså att stärka regionens fysiska resurser och därmed den livskvalitet och attraktivitet regionen kan erbjuda sina invånare. Mycket handlar om att ta fram kunskapsunderlag för efterföljande planering i kommunerna i länet. Det innefattar bostadsfrågor, energi- och klimatfrågor, levande skärgård samt frågor om flyg, sjöfart och godstransporter. Förberedelser för en ny regional utvecklingsplan pågår och avdelningen har en framträdande och spännande roll i detta kommande arbete.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

TMR har inget direkt ansvar för vattenburen kollektivtrafik, däremot för planeringsunderlag som bland annat berör infrastruktur, sjöfart och vatten.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

TMR, Tillväxt, miljö och regionplanering innehåller fyra avdelningar;

- Tillväxtavdelningen arbetar med näringslivsfrågor, utbildning, sysselsättning och sociala frågor. Här finns också internationella frågor och miljö-, frakt- och skärgårdsbidrag.
- Miljöavdelningen hanterar landstingets interna miljöarbete som nu formaliseras i Miljöutmaning 2016.
- Regionplaneavdelningen har, förutom det som nämnts i inledningen, även ansvar för GIS- och karthantering och de system som används inom Geodataområdet.
- Processavdelningen har ansvar för information, publikationer, webbplats, konferenser och annat kunskapsutbyte som TMR ansvarar för.

TMR är ett funktionsområde inom Landstingsförvaltningen på Stockholms läns landsting. Vi är cirka 43 personer av totalt cirka 800. Vi arbetar åt Landstingsstyrelsen, Miljö- och skärgårdsberedningen samt Tillväxt- och regionplaneringsutskottet. TMR är skattefinansierad med cirka 62 Mkr.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

TMR deltar i ett flertal grupperingar där infrastrukturfrågor/vattenburen trafik ingår exempelvis:

Trafikdirektörgruppen, Trafikberedningen (i dessa båda ingår Länsstyrelsen, Trafikverket, Stockholms stads trafikkontor, Trafikförvaltningen och KSL) och Godstransportrådet östra Mellansverige. Utöver dessa finns interna trafikgrupper inom Landstinget.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Under året har en GIS-sammanställning gjorts som bygger på uppgifter från SLL Trafikförvaltningen (Brygginventering 2013 och förslag på nya båtlinjer), TMR (bryggutredning 2007, cykelstråk 2014 SATSA, befolkningstäthet ODB2012, kärnöar och replipunkter från RUF2010), Waxholmsbolaget (bryggor och linjetrafikkartor 2013), Trafikverket Färjerederiet (vägfärjor 2014), Trafikkontoret Stockholms stad (Kaj och Strand Stockholm – Vattennära miljöer i centrala staden 2013-10-01, kartor över strandlinjens användning, ansvar för och utformning av kaj och strand, farleder, sjötrafikleder, cykelplan 2013) Stockholms hamnars underlag till Kajstrategi 2013 (befintliga och möjliga båthållplatser). Dessutom finns uppgifter om badplatser och snötippor.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

I viss mån är det sk Aktualitetsarbetet kring den regionala utvecklingsplanen kopplat även till synpunkter kring vattenvägar men inte specifikt till projektet "Vattenvägen 365". TMR har också intervjuats inom intervjustudien "Hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen", som utförs av IVL. Vi bedriver också ett arbete under rubriken "Regional miljöstrategi för vatten" som utgår från landstingets verksamhet och som exempelvis tar fram "Målgruppsanpassat planeringsunderlag" för vatten.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

I arbetet med en ny regional utvecklingsplan kommer vi in en del på de trafik- och markanvändningsmodeller som utgår från trafik på land och inte trafik till sjöss. Det är ett intressant område att försöka åstadkomma bättre modeller som kan användas i planeringen.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Dels modellarbete enligt ovan, dels bättre planeringsunderlag.

STOCKHOLMS STAD – TRAFIKKONTORET, STADSBYGGNADSKONTORET OCH EXPLOATERINGSKONTORET

Ansvar – övergripande:

Trafiknämnden ansvarar för strategisk trafikplanering i staden, utveckling av trafiksäkerheten och trafikövervakning. Trafiknämnden ansvarar för gatuskötsel och har investeringsansvar för gator, vägar, vissa torg och parker och ska som huvudman för allmänna platser och som väghållare samordna och utveckla stadsdelsnämndernas tekniska verksamhet. Nämnden ansvarar även för skötseln av stadens samtliga träd på gatumark och för upplåtelse om någon behöver använda gatumark provisoriskt eller permanent för specifikt ändamål.

Exploateringsnämnden ansvarar för markförvaltning och markexploatering inom stadens gräns och för den mark staden äger utanför stadens gräns som ska avyttras eller exploateras. Exploateringsnämnden ansvarar även för markupplåtelse, frågor om förvärv, överlåtelse eller upplåtelse av fastigheter, tomträtter och andra nyttjanderätter. Exploateringsnämnden ska genomföra gällande detaljplaner för gator, vägar, torg, parker och andra allmänna platser på stadens mark och på annan mark som nämnden förvaltar. Nämnden ska även samverka i arbetet med att utveckla planeringen för stadens framtida bostadsförsörjning tillsammans med berörda nämnder och kommunstyrelsen. Nämnden ansvarar vidare för myndighetsutövning för hamnfrågor.

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för fysisk planering i staden. Utöver nämndens huvuduppgift att effektivt ta fram planer och bygglov för nya bostäder ingår i detta ansvar övergripande planering för bland annat bostadsförsörjning, arbetsplatser, miljö och infrastruktur. Detta innebär även ansvar för förverkligandet av stadens översiktsplan Promenadstaden, ett tryggt, attraktivt och miljövänligt Stockholm. Nämnden har myndighetsansvar för planprocess, bygglov, byggnämnan och namngivning.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik

I planeringen för 140 000 nya bostäder till 2030 ställs stora krav på en hållbar planering. Detta inkluderar hela staden och samtliga förvaltningar. I samband med aktualitetsförklaringen av Stockholms översiktsplan utvecklas samarbetet med stadens övriga förvaltningar i syfte att åstadkomma en hållbar utveckling.

Byggande i goda befintliga kollektivtrafiklägen samt lägen där planering av nya kollektivtrafikförbindelser och vägar pågår ska prioriteras. Goda cykelmöjligheter och bra cykelparkeringar ska integreras i planeringen. Trafik- och bebyggelseplanering bör i högre grad samordnas och framkomlighetsstrategin implementeras i planeringen.

Trafik- och renhållningsnämnden har ett utpekat ansvar för att verka för att båttrafiken på Stockholms inre vatten ökar.

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Trafikkontoret ansvarar för stadens trafiksystem och ska säkerställa en hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Det ska vara lätt att ta sig fram samtidigt som Stockholm ska vara världens mest tillgängliga huvudstad.

Avdelningen för trafikplanering har cirka 60 medarbetare och består av enheterna Analys och dialog, Områdesplanering, Projektplanering, Strategisk planering samt Trafikteknik.

Avdelningen har en viktig roll för att byggandet av 140 000 nya bostäder till år 2030 ska ske så effektivt som möjligt. Trafikplanering deltar aktivt i stadens exploateringsprojekt samt Trafikverkets och Trafikförvaltningens infrastrukturprojekt och ser till att hänsyn tas till framkomlighet, trafiksäkerhet och parkeringsbehov för samtliga trafikslag.

Förutom löpande förbättringar i gatumiljön, exempelvis signalprojektering, ommålning av körfält, vägvisning och andra trafikantförbättrande åtgärder, ansvarar avdelningen för långsiktig planering och förbättring av trafikinfrastruktur, inklusive att ta fram nya strategier och riktlinjer för att uppnå målen i Vision 2030 och översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontoret möjliggör en växande stad för alla stockholmare. En Promenadstad i världsklass. Stadsbyggnadskontoret har till uppgift att svara för den fysiska planeringen i staden.

Uppdraget att skapa förutsättningar för 140 000 nya bostäder i enlighet med målbilden i Vision 2030 och Promenadstadens strategier är under 2014 är den överordnat viktigaste uppgiften. Samverkan inom stadsbyggnadskontoret samt med stadens förvaltningar och bolag är nödvändigt för att ytterligare effektivisera och korta processerna.

Stadsbyggnadskontoret är indelat i fyra avdelningar samt en stabsfunktion. De fyra avdelningarna är Planavdelningen, Bygglovsavdelningen, Stadsmättningsavdelning, Bostadsanpassningsavdelningen

Stadens finansieringsstruktur:

I oktober föreslår kommunfullmäktige budgeten för staden för det kommande året och med inriktning för de två nästkommande åren. Budgeten är styrande för stadens alla verksamheter och är stadens viktigaste styrdokument.

I slutet av varje år upprättar kontoren, utifrån kommunfullmäktiges budget, en verksamhetsplan med budget för kommande år. Med utgångspunkt från kommunfullmäktiges inriktningsmål och mål för verksamhetsområdena tar nämnden beslut om verksamhetsspecifika mål, nämndindikatorer och aktiviteter.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Trafikkontoret ansvarar för att medborgarna hittar och tar sig fram till den vattenburna kollektivtrafiken, samt för markupplåtelse i samband med kajlägen. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att man tidigt i planeringen möjliggör för vattenburen kollektiv trafik.

Nämn er organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

- Årlig budget och verksamhetsplaner
- Promenadstaden, översiktsplanen
- Framkomlighetsstrategin, inklusive gångplan, cykelplan och den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik 2014–2017
- Trafiksäkerhetsprogrammet
- Trafikflödesanalyser samt statistik

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?**Övergripande uppdrag**

- Stockholm ska utvecklas som stad på vatten med bad, kajliv, boende samt kollektiv- och andra transporter

Projekt

- Nya Slussen – båtförbindelse som avlastar Slussen under byggtid
- Förbifart Stockholm – transport av byggtrafik med båt
- Hammarby Sjöstad/Henriksdal – båtförbindelse över Hammarby kanal
- ”Koll på vatten” – diverse projekt
- Inland Waterways – pråmtrafik tillsammans med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Södertälje hamn
- Norra Djurgårdstaden – brygga för linje 80; terminal för hamn och kryssningstrafik
- Linje 80 – pendelbåt mellan bl a Norra djurgårdstaden, Nacka. Ingår i SL:s biljettsystem
- Årsta Holmarna – elbåt förbindelse under två månader
- Nya möjligheter till hållplatser vid bryggor utreds i ett flertal projekt

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

- Befintliga metoder och modeller behöver förbättras. Detta för att kunna utreda potentialen med den vattenburna kollektivtrafiken. Idag slås ofta vattenburen kollektivtrafik med dess akilleshäls pris kontra kapacitet.
- Då de flesta kollektivtrafiklinjer på vatten berör Stockholm men kanske inte primärt gynnar

Stockholm behövs ofta starka argument för att föra diskussionen framåt.

- Det är en stor utmaning för staden att hitta plats för en utökad vattenburen kollektivtrafik.
- Turism på Södra djurgården, hur kan vi transportera turister via vatten istället för väg.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Vattenburen kollektivtrafik ska bidra till ett hållbart och framkomligt Stockholm i världsklass och även avlasta befintlig kollektivtrafik. Ge Stockholmare mer livskvalitet i vardagen, tidsvinster i trafiksystemet, bidra till upplevelsen av staden på vattnet.

STOCKHOLMS HAMNAR

Ansvar – övergripande:

Stockholms Hamnar erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster för färje-, kryssnings- och godstrafik. I Stockholms Hamnars ansvar ingår även utveckling och underhåll av innerstadskajerna och service till skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik.

Vår vision är att Stockholms Hamnar ska uppfattas som Östersjöns ledande hamn – en modern, välkommande och affärsfrämjande partner. Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turister. I uppdraget ingår att främja sjöfarten och säkra regionens varuförsörjning.

Ansvar – vattenburen kollektivtrafik:

Stockholms Hamnar ansvarar för drift- och underhåll, tillsyn av kajer, bryggor, slussar m m på uppdrag av Stockholms stad genom Trafik- och renhållningsnämnden.

Stockholms Hamnar har i uppdrag av Stockholms Stad att fortsätta utvecklingen och upprustningen av stadens innerstadskajer, delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi samt tillgängliggöra stadens kajer. I detta uppdrag ingår att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten i samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Trafikförvaltningen, SL).

Beskriv era relevanta avdelningar och/eller enheter, samt deras ansvarsområden/gränsdragningen dem emellan. Beskriv även er organisations finansieringsstruktur.

Stockholms Hamnar är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stad, genom koncernen Stockholms Stadshus AB. Kajerna i Stockholm ägs av Stockholms stad men Stockholms Hamnar har genom avtal med Exploateringsnämnden nyttjanderätt till mark och vatten för hamnverksamhet. Stockholms Hamnar ansvarar, som nämnt ovan, för drift- och underhåll, tillsyn av kajer, bryggor, slussar m m på uppdrag av staden genom Trafik- och renhållningsnämnden. Stockholms hamnar tar ut avgifter för nyttjande av kajerna och finansieras genom dessa intäkter.

Den operativa verksamheten i Stockholms Hamnar, i det här fallet ansvaret för kajer och den löpande trafiken, bedrivs av avdelningen Hamn & Trafik. Marknadsavdelningen sköter kontakten med kunderna/rederierna vad gäller exempelvis priser.

Vilken eller vilka centrala funktioner har ni som aktör gällande vattenburen kollektivtrafik?

Stockholms Hamnar säkerställer att kajer, bryggor, anöringsplatser m m inom hamnområdet är funktionsenliga och kan ta emot vattenburen kollektivtrafik vid de kajer som Hamnen förvaltar. Hamnen har även ett uppdrag att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten och samarbetar med kollektivtrafikmyndigheten, Stockholms stad m fl kring dessa frågor.

Nämner organisations mest relevanta och aktuella rapporter/utredningar, som berör eller har betydelse för kollektivtrafik till sjöss.

Kajstrategi för Stockholms Hamnar

Trafikkontorets handlingsplan Kaj och Strand Stockholm, vattennära miljöer i centrala staden, som Stockholms Hamnar medverkat i att ta fram.

Vilka pågående projekt eller uppdrag har ni kring vattenvägen eller där vattenvägen är relevant?

Under 2014 har Stockholms Hamnar tagit fram ovan nämnda Kajstrategi för Stockholms Hamnar som är en del i arbetet med att hitta en strategi och samsyn för hur kajer och strandlinjer i Stockholms stad ska användas och vilka principer som bör gälla.

Stockholms Hamnar samarbetar med berörda förvaltningar i Stockholms stad samt Kungliga Djurgårdsförvaltningen och Statens Fastighetsverk kring frågor som handlar om bl a kollektivtrafik på vatten.

Har ni några andra aktuella utmaningar som berör området/nöt att knäcka?

Utmaningen i Stockholm gällande kollektivtrafik på vatten är att det är många intressenter inblandade som måste samordnas. Det finns exempelvis flera förvaltare av kajer och strandlinjer, och vattenvägarna angränsar dessutom till ett flertal kommuner. Det finns även olika intressen och önskemål för hur kajer och strandlinjer ska användas. Den totala tillgängliga längden kajer för sjöfart har minskat historiskt sett och kommer sannolikt att minska i framtiden, samtidigt som behoven av att utnyttja kajerna ökar. Det minskade kajutrymmet är en utmaning för den rörliga sjöfarten, till vilken den vattenburna kollektivtrafiken räknas.

Vilka framtidsambitioner har ni gällande vattenburen kollektivtrafik?

Stockholms Hamnar kommer fortsättningsvis verka för utvecklingen av vattenburen kollektivtrafik, i samarbete med andra berörda aktörer. Detta gör vi genom att tillhandahålla och tillgängliggöra kajer för detta ändamål samt skapa förutsättningar för den rörliga sjöfarten i Stockholm.

KSL, KOMMUNFÖRBUNDET STOCKHOLMS LÄN

Kommunförbundet Stockholms Län, KSL, är en politiskt styrd organisation i vilken alla länets kommuner är medlemmar. KSL arbetar med för kommunerna prioriterade strategiska frågor av regional karaktär och har i den rollen en uppgift att tillvarata kommunernas intressen och beskriva kommunala möjligheter och utmaningar.

Inom infrastrukturområdet har KSL ett övergripande uppdrag att medverka till att regionens behov av trafiksatsningar tillgodoses i den regionala och nationella trafikplaneringen.

KSLs kansli kommer under hösten 2014 att arbeta fram ett förslag på verksamhetsprogram inför den kommande mandatperioden och där beskriva inom vilka områden som KSL tillsammans med kommuner och andra aktörer genom olika insatser kan bidra till den regionala utvecklingen.

Ett sådant område är trafikinfrastrukturen där en av flera utmaningar är att skapa trafiklösningar som uppfyller invånarnas allt större behov av rörlighet i en växande storstadsregion. En viktig utgångspunkt i det arbetet är att åskådliggöra sambandet mellan tillväxt och en väl fungerande infrastruktur.

För Stockholmsregionen är det särskilt angeläget att beskriva det ökande kollektivresandet och de områden som har potential att utvecklas inom trafikinfrastrukturen, exempelvis cykling. Ett annat område är kollektivresande på vatten, där regionen med sina många vattenvägar har särskilt goda förutsättningar att utveckla nya trafiklösningar.

Verksamhetsprogrammet beslutas vid KSLs förbundsmöte i april 2015 och ligger därefter till grund vid prövning av varje enskilt uppdrag som KSL genomför under mandatperioden.

KOMMUNERNAS ROLL:

Ett av kommunernas ansvarsområden inom kollektivtrafiken är som väghållare för det kommunala vägnätet. Tillräcklig väginfrastruktur är en förutsättning för en stor del av kollektivtrafiken, särskilt buss- och trafik. Ansvaret omfattar bland annat att se till att det finns tillräcklig kapacitet i det kommunala vägnätet för att få god framkomlighet, att inrätta kollektivtrafikkörfält samt att ge tillgång till hållplatser och andra ytor som vändslingsor för kollektivtrafiken. Motsvarande bör gälla för vattenburen kollektivtrafik.

Kommunerna ansvarar också för att upplåta mark för infartsparkeringar för bil och cykel, för resenärernas möjlighet att ta sig till och från hållplatser och stationer via cykelbanor, vägar eller annat samt för att tillgänglighetsanpassa vägnätet.

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas är det viktigt att kommunerna driver frågorna om väginfrastrukturen i samarbete med landstinget/regionen och leverantörer av kollektivtrafik. Av väghållaransvaret följer att kommunerna är ensamt ansvariga för att finansiera infrastrukturen om inte någon annan överenskommelse gjorts. Kommunerna har även ansvar för beslut om miljözoner.

Vidare är kommunerna genom sitt planmonopol⁴ ansvariga för bebyggelseplaneringen. För en god kollektivtrafikförsörjning är det viktigt med en effektiv och tät bebyggelseplanering samt att ny bebyggelse och nya arbetsplatser anpassas till kollektivtrafikstarka stråk. Ett bra kollektivtrafikunderlag kan underbyggas extra om bostäder och arbetsplatser blandas. På så sätt kan belastningen på trafiken under högtrafik jämnas ut i båda riktningarna.

Precis som Göteborgs stad tidigare poängterat har kommunerna också möjlighet att genom tillköp höja ambitionsnivån på kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis kan konstateras att såväl markyta för bytespunkter och service, som planering för anslutningstrafik bör säkerställas i kommunernas översiktsplaner för att vattenburen kollektivtrafik ska utgöra ett alternativ för framtiden.

4. Med planmonopol avses de svenska kommunernas makt att bestämma hur marken i kommunen ska användas och bebyggas.

Medfinansiering av kollektivtrafik från kommun till landsting

Lagen ger ett tydligt besked om att medfinansiering av kollektivtrafik från kommunernas sida uppmantras, med detta tillägg tydliggör man att kommuner får gå in med medel till landstinget i det fall att kommunen inte är regional kollektivtrafikmyndighet. Regeringens avsikt är tydlig i att man vill ge kommuner möjlighet att erbjuda en mer kvalitativ upphandlad kollektivtrafik än den som är angiven i ett trafikförsörjningsprogram.

Denna finansiering ges i fria former:

- Möjlighet till att finansiera mer trafik
- Möjlighet till att finansiera nya linjer
- Möjlighet till att finansiera trafik med högre kvalitet

Möjlighet för kommuner att söka statligt stöd för utveckling av vissa kollektivtrafikanläggningar

Sedan länsplanerna 2010 finns det möjlighet för regionala länsplaneupprättare att medfinansiera åtgärder för kollektivtrafik på vatten såsom t ex kajombyggnader, hållplatser/noder där trafikslagen möts, med upp till 50 %. Den som ansöker ska vara en kommun. Mer om det finner man här:

http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-1997263-om-lansp_sfs-1997-263/

2. MÅLBILD SVERIGE

Proposition om en sammanhållen klimat- och energipolitik (antagen i riksdagen juni 2009) inkluderar:

- Nationella klimatmål
- Mål för 2020
- Mål för transportsektorn

Nationella klimatmålet (2-gradersmålet)

- Den globala ökningen av medeltemperaturen ska begränsas till högst två grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.

Mål för 2020

Begränsad klimatpåverkan genom stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet fossilberoende.

- 10 procent förnybar energi i transportsektorn
- 20 procent effektivare energianvändning
- 40 procent minskning av utsläppen av klimatgaser, jämfört med 1990. Utsläppen ska ske inom den icke handlande sektorn. (Den så kallade icke handlande sektorn omfattar bland annat transporter, jordbruk, bostäder och lokaler).

År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

MÅL FÖR TRANSPORTSEKTORN

Funktionsmål:

Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål:

Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

KOLLEKTIVTRAFIKENS MÅL

Fördubblingsmål

En enad kollektivtrafikbransch har sedan början av 2008 arbetat efter en gemensamt formulerad målsättning att fördubbla kollektivtrafiken. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020.

Tillsammans startade branschföreningarna "Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik" som innebär att hela kollektivtrafikbranschen arbetar tillsammans för att nå fördubblingsmålet. Skärgårdsredarna har dock valt att stå utanför på grund av begränsade resurser.

Gemensamt har man enats om visionen "Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle".

Branschgemensamt miljöprogram

Branschorganisationerna inom Partnersamverkan har även antagit en branschgemensam miljöpolicy och gemensamma miljömål som samlats i ett miljöprogram <http://www.svenskkollektivtrafik.se/Verksamhet/Avtalsprocessen/Vart-miljoprogram/>.

Om kollektivtrafiken ska kunna bidra till att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle måste trafiken i sig vara långsiktigt hållbar och bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Kollektivtrafiken ger redan i dag lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser än privatbilismen, men dessa kan sänkas ytterligare genom ett effektivare utnyttjande av energi, samt genom att ställa om från fossil till förnybar energi.

Med utgångspunkt från branschens gemensamma miljöpolicy har nedanstående mål formulerats:

1. Klimat- och Energimål

År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst åtta gram per personkilometer

År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer

2. Luftkvalitetsmål

För bussar ska genomsnittsutsläppen per fordonskilometer av kväveoxider och partiklar år 2025 vara 1,0 g/kWh för kväveoxider och 0,015 g/kWh för partiklar.

3. Bullermål

Buller från kollektivtrafiken ska minska.

Mål för kollektivtrafiken i Stockholm

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet rymmer långsiktiga mål för kollektivtrafiken till 2030. Landstingets vision är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. På så sätt ska den regionala utvecklingsplanens mål nås om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

De övergripande målen för kollektivtrafiken är:

- attraktiva resor
- tillgänglig och sammanhållen region
- effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Syftet är att skapa en samordnad och långsiktig kollektivtrafik med kvalitet. Resorna ska vara till för alla samt bidra till regional tillgänglighet och tillväxt. De ska också bidra till bättre miljö och hälsa samt vara effektiva.

De konkreta målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2030 inom Stockholms läns landsting är:

- fem procentenheter fler resenärer i kollektivtrafiken i relation till alla som reser med motorburna fordon
- ökade tidsvinster att åka kollektivt jämfört med bilen
- minskad trängsel i kollektivtrafiken
- tillgänglighetsanpassad och miljövänlig kollektivtrafik

Mål för kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen

I Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram finns ett antal olika mål uppsatta kring ökat resande och bättre, tillgängligare och mer hållbar kollektivtrafik. Det övergripande målet formuleras så här:

”Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region”.

Under detta ryms fyra delmål:

1. Resandet ska fördubblas till 2025
2. Resenärernas nöjdhet ska uppgå till 85–90 %
3. Förbättra för alla resenärer
4. Miljöpåverkan ska minskas

Resenärerna ska bli mer nöjda genom att trafiken ska bli punktligare, att det finns ett bra utbud även på mindre orter, och inte minst ska biljettsortimentet vara attraktivt. Tillgänglighetsanpassningar ska göra det lättare för alla att resa, i synnerhet de med funktionshinder. Målet med att minska miljöpåverkan handlar om att gå över till fossilfri energi, minska utsläppen och även buller.

BILAGA 5

BILAGA 4

BILAGA 3

BILAGA 2

BILAGA 1

3. REGELVERK OCH KRAV AVSEENDE VATTENBUREN KOLLEKTIVTRAFIK

KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1370/2007 (EU:s kollektivtrafikförordning). Bland annat innehåller lagen bestämmelser om regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikförsörjningsprogram, krav på kollektivtrafikföretag och tillsyn. EU:s kollektivtrafikförordning omfattar primärt trafik på väg och järnväg men av 1 kap. 1 a § kollektivtrafiklagen följer att förordningen även ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten. Närmare bestämmelser om kollektivtrafik finns i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik samt i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation.

CABOTAGE

Inrikes sjötransporter är normalt förbehållna svenska fartyg. Sådan trafik kan dock få utföras av utländska fartyg (cabotage) i vissa fall. Enligt EU:s cabotageförordning (nr. 3577/1992) har EU-flaggade fartyg rätt att utföra cabotage i andra medlemsstater. Sverige har även ingått avtal med ett fåtal länder om rätt till cabotage. Slutligen kan Transportstyrelsen ge så kallade kustfartstillstånd till utländska fartyg som ger dem rätt att utföra cabotage i Sverige. Dessa tillstånd ges dock bara för en enstaka resa eller en begränsad tidsperiod. En förutsättning är även att det inte finns tillgängligt svenskt tonnage som kan utföra arbetet. Sådana tillstånd bör därför inte bli aktuella inom ramen för kollektivtrafik.

Det finns idag ett antal oklarheter gällande reglerna om cabotage. Framför allt handlar det om vilka säkerhetskrav som ska gälla för fartygen och vem som har tillsynsansvaret. Även EU:s cabotageförordning är oklar på dessa punkter och medlemsstaterna verkar göra olika tolkningar av förordningens innebörd. Transportstyrelsen har därför föreslagit att förutsättningarna för cabotage utreds närmare och att det tillsätts en offentlig utredning för ändamålet.

REGLER OM SÄKERHET

Allmänt

De grundläggande bestämmelserna om säkerhet för fartyg finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364), FSL. I dess inledande kapitel (1–3 kap.) ges grunderna för vad som avses med sjösäkerhet, fartygs sjövärdighet, fartområden, definitioner av passagerare, passagerarfartyg samt vilka allmänna villkor och krav som ställs på svenskregistrerade fartyg för att de – ur ett sjösäkerhetsperspektiv – ska få användas till sjöfart, bland annat vilka certifikat svenskregistrerade fartyg ska ha.

Certifikat och tillsyn

Fartyg som används i kollektivtrafik transporterar antagligen fler än tolv passagerare och är då passagerarfartyg. Passagerarfartyg ska ha vissa certifikat, nämligen passagerarfartygscertifikat och, om det är större än 20 brutto, även få minsta tillåtna fribord fastställt i ett fribordscertifikat.

Ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. För att konstatera uppfyllelse med föreskrivna krav behöver alltså fartyg genomgå tillsyn. Grundläggande bestämmelser om tillsyn finns i 5 kap. FSL. Tillsynsansvar för svenska fartyg ligger

på Transportstyrelsen, och för att få certifikat ska fartyg genomgå besiktningar enligt intervall som bestäms i myndighetens föreskrifter (TSFS 2009:2 (omtryck TSFS 2011:49): <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-sjofart/Forfattningar-for-sjofart/>).

Tekniska föreskrifter

I myndighetsföreskrifterna regleras även de materiella krav som fartyg ska uppfylla för att anses sjövärdiga, och som kontrolleras vid de besiktningar som föregår certifieringen, nämligen följande:

- Skrovkonstruktion
- Stabilitet (intakt och skadat tillstånd)
- Flytbarhet/fribord
- Maskiner och maskininstallationer
- Elektrisk utrustning och elinstallationer
- Brandskydd (inbyggt installerat och utrustning)
- Livräddning (utrustning och evakuering)
- Kommunikation (inkl radioinstallation)
- Nautisk utrustning
- Transport av gods (inkl lastsäkring och farligt gods)

Det är svårt att uttala sig om kravnivåer och hur de förändras, men det är dels fartområden, fartygets storlek (bruttodräktighet och längd) samt användningsområdet – i det aktuella fallet hur många passagerare som ska transporteras – som avgör kravnivån.

Avseende fartområden kan man säga att kraven ökar med avståndet från land beroende på vilken våghöjd som uppmätts i området samt möjlighet till skydd och hjälp från land. Mot bakgrund av detta kan man hävda att det är skillnader, på en ökande skala, dels mellan våra befintliga nationella föreskrifter för trafik i fartområde E och de fartyg som ska uppfylla kraven i passagerarfartygsdirektivet (direktiv 2009/45/EG) för fartområde D. Det är vidare en eskalering i kravbild mellan fartområde D och fartområde C, fartområde C och fartområde B, fartområde B och fartområde A. Ett fartyg som är godkänt för trafik i fartområde A har i princip ingen begränsning i hur långt ut från land det får användas.

Projektet nationella föreskrifter

Projektet nationella föreskrifter (PNF) är ett projekt som avrapporterade sina slutsatser i slutet av november 2014. För närvarande pågår arbete med att inarbeta förslagen i svensk rätt, men innan GD har beslutat i frågan har förslaget ingen annan status än just förslag. Följande text bör därför betraktas mot bakgrund av detta faktum.

Projektet avser att skapa ett samlat modernt regelverk och ett effektivt tillsynssystem för att skapa förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet både internt och för branschen. Den primära uppgiften är inte att utveckla nya detaljerade tekniska standarder utan snarare att konsolidera och transferera tillgängliga preskriptiva regler till mål- och funktionsbaserade regler. Projektet syftar till att modernisera det ålderstigna regelverk som idag är gällande för de fartyg som berörs och med hänsyn till den ambition som Transportstyrelsen och vår uppdragsgivare har vad gäller att förbättra och framför allt förenkla vårt regelverk.

Projektet har utrett behov av förändringar i svensk författning avseende säkerhets- och miljöskydds-krav för svenska fartyg som inte omfattas av internationella regelverk samt lämna ett detaljerat färdigt förslag på nya enhetliga föreskrifter som är väl förankrade både i sjöfartsbranschen och inom myndigheten. För att möjliggöra alternativa lösningar för att uppnå en godtagbar säkerhetsstandard bör så långt möjligt de nya föreskrifterna byggas kring tydligt formulerade funktionskrav.

Omfattning och innehåll

Föreskrifterna i PNF delas in i tre huvuddelar, en för fartyg längre än 24 meter, en för fartyg mellan 5–24 meter och en för fartyg under 5 meter (som inte är passagerarfartyg). Den senare delen tillkommer då dessa fartyg inte är registerpliktiga vilket medför att myndigheten svårtligen kan bedriva reguljär tillsyn mot dem.

De sakområden som är föremål för reglering är desamma som beskrivits ovan under Regler om säkerhet, med tillägg för att även miljöskydd och arbetsmiljö ska ingå (detta för att få ett så komplett regelverk som möjligt). Skillnaden mot ovan är att det ska vara funktionsbaserade regler vilket ska möjliggöra för flexibilitet och likvärdiga lösningar, helt funktionsbaserat för fartyg under 24 meter och med mer uttalad standardisering för fartyg över 24 meter. Detta då det finns bättre tillgängliga regelverk för större fartyg.

Tillsyn

Delar av tillsynssystemet kommer att kvarstå i den form som gäller idag, detta främst för passagerarfartyg som omfattas av passagerarfartygsdirektivet. Men för övriga fartyg blir det stora förändringar avseende tillsynen, där nya tillsynsförrättningar föreslås varigenom myndigheten ska kunna genomföra dokumentkontroller, detta för att kunna kontrollera fartygs och redares status och prestation i ett egenkontrollsystem.

Passagerarfartyg i fartområde E och D ska även i framtiden genomgå periodisk tillsyn där myndigheten eller auktoriserat kontrollföretag besöker fartyget var 60:e månad. Däremellan ansvarar redaren och befälhavaren själv för att alla aktiviteter som berör fartyget/rederiet blir utförda inom föreskriven tid och inrapporterade i myndighetens digitala tillsynssystem (s k självdeklarationer).

Det kommer att bli *en* utökad självdeklaration och *tre* förenklade under perioden mellan den periodiska tillsynen och ansvaret för fartygets skick ska tydligare ligga på redaren och befälhavaren med förhoppningen och förväntan att säkerhetskulturen höjs i hela segmentet.

Inre vattenvägsdirektivet (IVV)

I stora delar av Europa är sjöfarten sedan länge uppdelad i å ena sidan havssjöfart, d v s transport av gods och passagerare på haven, och å andra sidan inlandssjöfart, dvs trafik på inre vattenvägar såsom kanaler, floder och insjöar. På kontinenten är inlandssjöfarten ett väl etablerat trafikslag som i allt väsentligt är skilt från trafiken med havsgående fartyg.

Regelverket för inlandssjöfart är anpassat för trafik på vattenområden med begränsad våghöjd där fartygen befinner sig relativt nära land.

Det är sjöfartsnäringens intresse för inlandssjöfart som är anledningen till att dessa regler nu införs i Sverige. Intresset har gällt godstransporter och sjöfartsnäringen har bedömt att inlandssjöfart kan utgöra ett mer konkurrenskraftigt transportslag än sjötransporter med fartyg certifierade enligt nuvarande nationell reglering på motsvarande sjöområden, och därmed i större utsträckning kunna medföra en överflyttning av godstransporter från väg och järnväg till inre vattenvägar.

Den EU-rättsliga regleringen av inlandssjöfarten omfattar ett flertal förordningar och direktiv. Sverige har beslutat att genomföra ett av EU:s direktiv för inlandssjöfart, nämligen direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart med målet att närma sig Rhine Commissions regler. I Sverige finns även en handfull nationella sär- och tilläggskrav som främst berör zon 1 och 2, men även vissa särkrav i zon 3 som berör bland annat arbetsmiljö ombord, omhändertagande av toalettavfall och dubbelskrov m m.

Direktivet innehåller främst tekniska krav på fartyg och dess utrustning, och utgör en del i det regelkomplex som reglerna för trafik på inre vattenvägar utgör. Direktivet är alltså inte heltäckande avseende regleringen för fartyg i inlandssjöfart, men Sverige har valt att i ett första steg endast genomföra en av EUs rättsakter gällande inlandssjöfart. Detta innebär att områden som inte regleras av direktivet, t ex bemanning, miljö, isklass och sjötrafik, måste regleras med nu gällande nationella föreskrifter.

Direktivet kommer i Sverige att genomföras på ett sådant sätt att regleringen blir frivillig att tillämpa. I praktiken innebär detta att redaren ges möjlighet att välja om fartyget ska certifieras enligt det nya regelverket för inlandssjöfart, eller i stället fortsätta att trafikera dessa vatten med stöd av de certifikat som har utfärdats enligt nu gällande nationella regler. På de områden som klassas som inre vattenväg kommer således två parallella regelsystem att gälla varav fartyget endast behöver uppfylla det ena.

Ett fartyg certifierat enligt reglerna för inre vattenvägar får bara trafikera vattenområden som har definierats som inre vattenvägar. De inre vattenvägarna delas in i fyra zoner beroende på vilken våghöjd som förekommer. I zon 1 förekommer de största vågorna och i zon 4 de minsta. Inre vattenvägar är i första hand tänkbara för vattenområden som klassificeras som fartområde E och D. Under vissa villkor finns det möjligheter till operativa undantag i zon 1.

I ett första steg är Vänern, Göta Älv och Mälaren definierade som inre vattenvägar. Ytterligare vattenområden kommer att utredas under våren 2015. En översiktlig våghöjdsanalys av de svenska kustfarvattnen indikerar att delar av kusten, med avseende på våghöjden, kan klassificeras som inre vattenvägar. En mer detaljerad våghöjdsanalys av intressanta delar av kusten pågår och ska resultera i ett underlag för en slutlig bedömning.

Skillnader mellan IVV och NF

När det *inre vattenvägsdirektivet* respektive *de nya nationella föreskrifterna* är på plats kommer Transportstyrelsen att ta fram *allmänna råd* åt marknaden med information kring hur regelverken bör tolkas. Transportstyrelsen kommer att genomföra informationskampanjer för att nå ut till nya redare med information om vilka krav de ska uppfylla. De nationella föreskrifterna kommer att bygga på funktionskrav med detaljerade allmänna råd. Utbildningar och en uppdaterad tillsynshandbok (THB) är under planering.

Generellt kan sägas att PNF vill etablera ett funktionsbaserat regelverk, medan IVV innehåller preskriptiva regler. PNF ska kunna tillämpas på alla fartygstyper oavsett fartområde, oavsett användningsområde – man ska kunna skraddarsy sitt tillstånd, antingen väldigt begränsat eller obegränsat. Den kravnivå (standard) man sedan bygger sitt fartyg till ska dokumenteras i en grundläggande fartygsdokumentation, vilket utgör grunden för fartygets godkännande mot vilket fortlöpande underhåll och periodisk tillsyn för vidmakthållande av fartygets status som sjövärdigt ska ske. IVV stipulerar med traditionell tillsyn med preciserade besiktningsintervall och detaljtillsyn medan förslagen i PNF pekar mot en övergång till egenkontroll.

Klassning

När det gäller skrovkonstruktion, maskiner och maskininstallationer, elektrisk utrustning och elinstallationer ska vissa fartyg, utöver myndighetens föreskrifter, även konstrueras och certifieras (klassas) enligt regler utgivna av en erkänd organisation. Detta gäller:

- Fartyg med en bruttodräktighet av 500 eller mer avsedda för fartområde D eller mer vidsträckt fart.
- Passagerarfartyg avsedda för 400 passagerare.

Dessa fartyg tilldelas en klassbeteckning och klasscertifikat (vilket ombesörjs av den erkända organisationen). Fartyg som inte har tilldelats en klassbeteckning av en erkänd organisation ska ha SE-beteckning. SE-beteckning tilldelas av Transportstyrelsen.

Operativa krav

Utöver kraven och certifikaten ovan ska passagerarfartyg uppfylla krav avseende säkerhetsorganisation, vilket innebär att det ska finnas en organisation ombord som kan hantera risker och situationer som kan hota liv, hälsa och miljö. Denna organisation ska dokumenteras (säkerhetsledningssystem) och det ska även finnas en tydlig koppling mellan fartyg och rederiorganisationen, där det ska finnas en utpekad person (DP) som ansvarar för att fartyget får de medel som behövs för bl a underhåll.

Kraven avseende säkerhetsorganisation återfinns både i FSL och förordning (EG) nr 336/2006, och de medför krav på certifikat om godkänd säkerhetsorganisation och krav på att rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation.

Kostnader

Transportstyrelsens tillståndsgivning (certifiering) och tillsyn är avgiftsbelagd och den löpande taxan ligger för närvarande på 1 400 kr/h. De flesta fartygen som innehar certifikat och som genomgår periodisk tillsyn omfattas av årsavgifter som beräknas utifrån olika parametrar (se mer om detta under rubriken Sjöfartsrelaterade avgifter nedan).

KRAV GÄLLANDE BEHÖRIGHET**Beslut om säkerhetsbesättning**

Alla svenska passagerarfartyg, oavsett bruttodräktighet, ska ha ett beslut om säkerhetsbesättning (Fartygssäkerhetslag (2003:364) 3 kap. 10§). Transportstyrelsen fastställer, efter ansökan från rederiet, sådana beslut. Av beslutet, som är individuellt för varje fartyg, framgår vilken besättning som krävs i det aktuella fartområdet/trafikområdet – såväl antalsmässigt som kvalitativt.

De parametrar som i grunden avgör vilka behörigheter/kompetenser som krävs är det aktuella fartygets bruttodräktighet, dess maskinstyrka och aktuellt fartområde (geografiskt), dessa faktorer i kombination med resornas tidsmässiga längd påverkar även numerären ombord.

Behörighetskrav

Behörighetskraven i besluten om säkerhetsbesättning är baserade på förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal och fastställs i enlighet med Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.

Regelverk

Följande regelverk behöver operatören förhålla sig till gällande bemanning:

- Fartygssäkerhetslag (2003:364)
- Fartygssäkerhetsförordning (2003:438)
- Lag (1958:958) om vilotid för sjömän
- Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:9) om vilotid för sjömän
- Transportstyrelsen föreskrift (TSFS 2012:67) om vakthållning
- Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

Et passagerarfartyg som används för allmänna transporter ska enligt SJÖFS¹ 2004:25 vara utformat så att det är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Kravnivån styrs av om fartyget är godkänt för att ta fler eller färre än 100 passagerare.

Reglerna rör förutom tillgänglighet även hur t ex passagerarutrymmen såsom hissar, korridorer och toaletter, samt däck, golv och parkeringsplatser för bilar ska vara utformade och utrustade. Andra delar som kravställs är skyltning, hur meddelanden kommuniceras, larm och åtgärder med tanke på allergiker. Mer information finns att hämta i handboken "Anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder" (se <http://www.sjofartsverket.se/funktionshinder/>). I handboken beskrivs föreskriftens krav men där finns även förslag på praktiska lösningar.

PASSAGERARES RÄTTIGHETER

EU-förordning 1177/2010 innehåller regler om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och ställer krav på såväl transportörer som resebyråer och researrangörer.

Förordningen gäller för persontrafik som bedrivs enligt en offentliggjord tidtabell. Fartyget ska dessutom antingen avgå från eller ankomma till en hamn i Europeiska unionen (EU), eller utgöra en kryssning där ombordstigningshamnen är i EU. Den gäller inte för passagerare som reser:

- på fartyg med certifikat att transportera upp till tolv passagerare
- på fartyg som har en besättning på mindre än fyra personer eller där sträckan för den totala transporten är kortare än 500 meter
- på andra utflykts- och sightseeingturer än kryssningar
- på fartyg som inte drivs mekaniskt och historiska fartyg, med certifikat att transportera upp till 36 passagerare

1. Sjöfartsverkets föreskrifter.

För passagerarsjöfart på fartyg med maximalt tre besättningsmän eller tolv passagerare är det sjölagens bestämmelser (Sjölagen (1994:1009)) som gäller.

Förordningen omfattar icke-diskriminering mellan passagerare när det gäller transporter som trafikföretagen erbjuder, icke-diskriminering och assistans för funktionshindrade personer och personer med nedsatt rörlighet, passagerares rättigheter i händelse av inställda turer eller förseningar, minsta information som ska ges till passagerare, hantering av klagomål och allmänna regler om kontroll av efterlevnaden.

Konsumentverket är tillsynsmyndighet för de flesta av förordningens artiklar varför utförligare information finns att hämta på konsumentverkets samt Transportstyrelsens hemsidor: <http://www.konsumentverket.se/Vara-omraden/Resor-och-turism/Resa-med-bat/> och <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Batpassagerare/Passagerares-rattigheter-till-sjoss/>.

SKADESTÅNDSANSVAR

I EU förordning 392/2009 finns bestämmelser om redarens ansvar vid personskador och skador på fordon och bagage i samband med sjöfartsolyckor. Rederiet är alltid ansvarigt vid fartygsolyckor som:

- Förlisning
- Kantring
- Sammanstötning eller strandning
- Explosion eller brand
- Fel i fartyget

Om rederiet är ansvarigt för en olycka kan skadeståndskrav ställas även vid andra skador än de som uppkommer vid en sjöfartsolycka. Konsumentverket är tillsynsmyndighet för förordningen. Mer information om skadeståndens storlek och förskottsbetalning finns att hämta på: <http://www.konsumentverket.se/Vara-omraden/Resor-och-turism/Resa-med-bat/Passagerarskada/>.

ARBETSMILJÖ

Fartyg ska erbjuda ombordanställda inte bara en tillfredsställande arbetsmiljö, bostadsmiljö utan även en bra fritidsmiljö. Hur dessa utrymmen ska vara inrättade regleras i Sjöfartsverkets föreskrifter om bostäder, uppehållsrum och vissa arbetslokaler på fartyg (SJÖFS 1992:6) och i föreskriften om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg (SJÖFS 2005:25). Nya enklare regler för fartyg kortare än 24 meter är under framtagande.

Kost och dricksvatten ska finnas ombord i tillräckliga mängder och vara av fullgod kvalitet. Regler om detta finns i Sjöfartsverkets föreskrifter om dricksvatten på fartyg (SJÖFS 1994:8). Bestämmelser om hantering och förvaring av livsmedel och krav på dricksvattenkvalitet återfinns i livsmedelsverkets föreskrifter (LIVSFS 2005:20 och SLVFS 2001:30).

För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord ska fartyg vara utformat och utrustat i den omfattning som framgår av föreskrifter om sjukvård och apotek på fartyg (SJÖFS 2000:21). Utformning av sjukvårdsutrymmen och Sjukvårdens utformning styrs av fartygets storlek och

antal besättningsmän. När det gäller vilka läkemedel och vilken medicinsk utrustning som ska finnas ombord styrs det av hur många som är anställda ombord och hur lång tid man har till anlöpbar hamn och därmed säker sjukvård. De olika fartygens beskaftenhet och fartområden samt passagerares olika ålder och medicinska status bör uppmärksammas.

Föreskriften omhändertar i första hand de ombordanställdas behov av sjukvård. Passagerarfartyg ska därför dessutom vara utrustade för att kunna ge nödvändig hjälp åt passagerare vid olycksfall eller akuta sjukdomsfall. Sådan utrustning och sådana läkemedel skall bestämmas i samråd med en läkare och hänsyn ska då tas till passagerares olika ålder, och medicinska status.

Arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) gäller för fartygsarbete. Arbetsmiljön regleras dessutom i fartygssäkerhetslagens 4:e kapitel och i fartygssäkerhetsförordningens 5:e kapitel (2003:364 och 2003:438). Detaljföreskrifter rörande arbetsmiljö på fartyg har getts ut av Transportstyrelsen och återfinns i TSFS 2009:119. I föreskriften anges vilka av Arbetsmiljöverkets föreskrifter som gäller på fartyg. Vissa viktiga områden har fått separata kapitel till exempel buller och minderåriga. På följande hemsida finns en länk till dokumentet "Regelstruktur", där man på ett överskådligt sätt kan se vilka föreskrifter som berör arbets- och boendemiljön ombord på fartyg: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Arbetsmiljo/>. Arbetsmiljöverkets föreskrifter finns på följande hemsida: <http://www.av.se/lagochratt/afs/>.

Tabell över arbetsmiljörelaterade regelverk

Regel	Syfte	Ansvarig
EU-förordning 1177/2010	Att säkerställa passagerares rättigheter samt icke-diskriminerande rättigheter för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet	Redare, resebyråer och researrangörer upphandlare av kollektivtrafik
EU förordning 392/2009	Att reglera transportörens skadeståndsansvar	Fartygsägare/redare
SJÖFS 2004:25 om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder	Att personer med funktionsnedsättning ska kunna genomföra sjöresor	Fartygsägare/redare upphandlare av kollektivtrafik
SJÖFS 1992:6 om bostäder och ekonomilokaler	Att erbjuda ombordanställda en tillfredsställande arbets-, bostads- och fritidsmiljö.	Fartygsägare/redare
SJÖFS 2005:25 om skyddsanordningar och skyddsåtgärder m m	Att fartyg ska vara så utformade så att risken för arbetsolyckor och arbetssjukdom minskar.	Fartygsägare/redare
SJÖFS 1994:8 om dricksvatten på fartyg	Att säkerställa god kvalitet på vatten som används till dryck, matlagning, rengöring och vatten för personlig hygien.	Fartygsägare/redare
LIVSFS 2005:20	Regler livsmedelshygien och godkännande och registrering av anläggningar m.m.	Fartygsägare/redare
SLVFS 2001:30	Reglerar hanteringen av och kvaliteten på dricksvatten	Fartygsägare/redare
SJÖFS 2000:21 om sjukvård och apotek på fartyg	Att en ombordanställd vid behov ska få bästa möjliga sjukvård ombord och att passagerare vid olycksfall eller akuta sjukdomsfall ska få nödvändig hjälp.	Fartygsägare/redare
TSFS 2009:119 om arbetsmiljö på fartyg	Att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö	Fartygsägare/redare, arbetsgivare
Fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) och Fartygssäkerhetsförordningens (2003:438) (FSF)	Innehåller bestämmelser av övergripande karaktär i fråga om säkerheten till sjöss. 4:e kapitlet FSL och 5:e kapitlet FSF behandlar Arbetsmiljö	Fartygsägare/redare

Regel	Syfte	Ansvarig
Arbetsmiljölagen (1977:1160) och Arbetsmiljöförordningen (1977:1166)	Att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö	Fartygsägare/redare, arbetsgivare
Tobakslagen (1993:581)	Att minska de hälsorisker och olägenheter som är förbundna med bruk av tobak och exponering för tobaksrök	Fartygsägare/redare upphandlare av kollektivtrafik (gäller endast för nationell kollektivtrafik).
Livsmedelslagen (2006:804)	Att säkerställa en hög skyddsnivå för människors hälsa och för konsumenternas intressen när det gäller livsmedel	
Sjölagen (1994:1009)	Att reglera sjötransport till sjöss.	

MILJÖKRAV

Sjöfarten leder till utsläpp i luften av till exempel svaveloxider och kväveoxider. Transporterna innebär även risk för att fartyg ska orsaka vattenförorening bland annat genom den last de för, det avfall som genereras ombord eller vid bunkring och läktring av skadliga flytande produkter (till exempel olja och kemikalier). Miljöpåverkan från fartyg regleras huvudsakligen av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. I lagen finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg och föreskrifter om fartygs konstruktion, om mottagning från fartyg av rester och avfall som innehåller skadliga ämnen samt om tillsyn och andra åtgärder för att förebygga, begränsa och beivra föroreningar.

Lagen kompletteras av förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt av detaljerade föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen, (TSFS 2010:96). Lagstiftningen bygger framför allt på 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och dess ändringsprotokoll från 1978 (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, vanligtvis benämnd MARPOL 1973/78). I Sverige finns det i princip inga särkrav i förhållande till de internationella bestämmelserna i MARPOL.

Bestämmelser om utsläppsförbud omfattar som huvudregel alla fartyg oavsett storlek och användningsområde. Samma regler gäller inom de flesta vattenområden med ett fåtal undantag, t ex så tillåts utsläpp av toalettavfall utanför tolv nautiska mil från kustlinjen. Vissa regler aktualiseras beroende av vilken typ av last ett fartyg för, exempelvis bestämmelserna om förpackat farligt gods och kemikalier i bulk. Det finns certifieringskrav på miljösidan vilka aktualiseras dels vid viss typ av last oavsett storlek (kemikalier), dels vid en viss bruttodräktighet (luftföroreningar, olja och toalettavfall).

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER

Det finns fler aktörer som tar ut avgifter för sjöfartsrelaterad verksamhet. Här belyses de avgifter som Transportstyrelsen ansvarar för gällande passagerartrafik till sjöss. Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter från och med den 1 januari 2011.

Grundtanken med avgiftsförändringarna är att trafiklagen ska få mer lika villkor. Tidigare var verksamheten som bedrivs mot de olika trafiklagen finansierad på olika sätt – en del var anslagsfinansierad med skattemedel och en del avgiftsfinansierad. Att Transportstyrelsen i huvudsak ska vara avgiftsfinansierad var en del i den stora omstrukturering som riksdag och dåvarande regering genomförde. Även bildandet av Trafikverket och myndigheten Trafikanalys var en åtgärd i det arbetet.

De avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter är beräknade på den kostnad som är kopplad till respektive ärenden. Avgifterna tas ut i form av löpande timtaxa, fast pris per ärende samt årsavgift.

Inom verksamhet där omfattningen på ärenden skiljer sig väsentligt åt debiteras som regel löpande taxa per timme (för närvarande är timtaxan 1 400 kr/h). Är omfattningen mer likartad tas en fast avgift ut per ärende. För periodisk verksamhet, exempelvis tillsyn av organisation eller objekt tas en årsavgift ut.

Avgiftens konstruktion och storlek är helt beroende av hur verksamheten bedrivs och vilka kostnader som är förenade med verksamheten. Ofta kan omfattningen och kostnaderna och sålunda även avgifterna variera inom samma verksamhet beroende på om man bedömer att olika objekt kräver olika omfattning för t ex den periodiska tillsynen. Bedömningsgrunden kan vara ett mer omfattande regelverk som ställer särskilda krav på en viss typ av objekt inom kollektivet. Inom exempelvis regelverket som påverkar vilka typer av certifikat man behöver ha och sålunda omfattningen på den periodiska tillsynen av fartyg är det olika gränser beroende på vilken typ av fartyg det är. Det är dock inte säkert att avgränsningar i regelverket påverkar omfattningen av vår verksamhet i den omfattningen att det ansetts utgöra en faktor som påverkar avgiftsberäkningen.

Avgifterna inom den periodiska tillsynen av fartyg är sålunda diversifierad utifrån fartygs typ och fartygets bruttodräktighet. Typen och bruttodräktigheten är två parametrar som påverkar omfattningen och kostnaderna bl a beroende på olika regelkrav. Även periodiciteten i tillsynen varierar vilket har betydelse för verksamhetens omfattning och avgiften. Om tillsynen kräver besök, om den genomförs i Sverige eller utomlands m m påverkar även det verksamheten och sålunda avgiften.

Exempelvis är den årliga avgiften för den periodiska tillsynen av ett passagerarfartyg med trafik inom E-området med bruttodräktighet i intervallet 20–49, 13 200 kr medan den för ett motsvarande fartyg med trafik inom fartområde A–D uppgår till 20 700 kr. För att bedriva kollektivtrafik behövs ett registrerat och certifierat fartyg och i dagsläget uppgår registeravgiften för skepp, (fartyg över tolv meter långa och fyra meter breda) till 16 100 kr.

Framöver tillkommer en tillsynsavgift (tidigast år 2016) för kollektivtrafiken för den tillsyn som Transportstyrelsen utför avseende anmälningsplikt och trafikantinformation.

För ytterligare information om Transportstyrelsens avgifter, se Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet på hemsidan: www.transportstyrelsen.se.

4. BEGREPPSUTREDNING "INRE VATTEN"

Betydelsen av begreppet "inre vatten" har återkommande diskuterats inom projektet. I januari 2012 publicerades SLs utredning "Förslag på försök med ny pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten", vari följande ordalydelse återfinns på sid 8 (som svar på det politiska uppdragets benämning):

"SLs tolkning av den geografiskt avgränsningen av Stockholms inre vatten är Ekerö i väster och Vaxholm i öster." Bakgrunden till detta har beskrivits härstamma från en antagen maximal hastighet av tolv knop i kombination med en maximal beräknad restid på en timme.

I "Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län - Kollektivtrafik på vatten" från maj 2013 återfinns på sid 8 en hänvisning till ovanstående begreppsanvändning tillika en karta som beskriver det geografiska området.

Då SLs egna tolkning av begreppet "inre vatten" inte överensstämmer med sedan tidigare etablerade användningsområden för detsamma har projektet valt att här samlat beskriva övriga rådande definitioner av begreppet.

Då detta begrepp ligger till grund för olika krav och regler för utrustning m m är en parallell användning av begreppet olycklig. "Koll på vatten" föreslår därför att begreppet "urbana vatten" används istället, som en beskrivning av vattenvägar inom områden med högre befolkningstäthet. Detta ger då utrymme för alternativa hastigheter tillika stadsregionens utveckling. Termen "urbana vatten" står då i kontrast till begreppen skärgård och skärgårdstrafik, som ofta är liktydigt med en lägre året-runt-befolkning och stora säsongsvariationer.

Den mångfaldiga betydelsen av begreppet inre vatten är olycklig och riskerar att skapa förvirring inte minst bland de som är menade att följa satta regelverk.

LAG (1966:374) OM SVERIGES SJÖTERRITORIUM

1 § Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen.

2 § Till inre vatten räknas

- a) insjöar, vattendrag och kanaler;
- b) vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer.

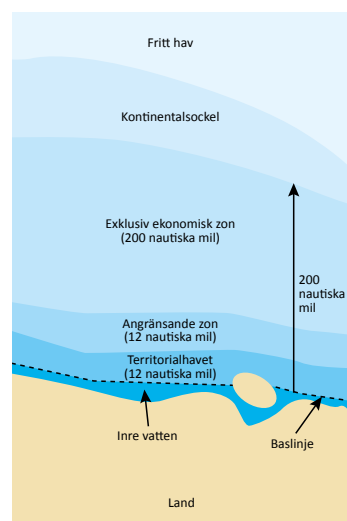
UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA, UNCLOS

Inre vatten

Inre vatten innefattar allt vatten och farleder mellan land och baslinjen. Inom detta kan landet sätta egna lagar, reglera användningen och utnyttja naturresurserna. Utländska fartyg har ingen generell rätt att trafikera det inre vattnet. Kuststaten kan reglera tillträdet genom exempelvis lotsplikt.

Territorialvatten

Territorialvattnet (territorialhavet) sträcker sig maximalt tolv nautiska mil (NM) från baslinjen och liksom med det inre vattnet kan landet stifta egna lagar, reglera användning och utnyttja naturresurserna. Utländska fartyg har rätt till oskadlig genomfart genom territorialhav med transitpassage, som ger en friare passagerätt, genom strategiska sund.



INRE VATTENVÄGAR DIREKTIVET 2006/87/EG

Om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Inre vattenvägar består främst av kanaler, floder och insjöar. Även hamn- och kustområden kan i vissa fall anses vara inre vattenvägar. Gemensamt för de inre vattenvägarna är att våghöjden generellt sett är lägre än på haven och att fartygen befinner sig relativt nära land.

Zonindelning	Signifikant våghöjd*
Zon 4	odefinierad
Zon 3	max 0,6 m* Mälaren
Zon 2	max 1,2 m*
Zon 1	max 2,0 m* Väneren

*Signifikant våghöjd i detta fall är medelvärdet av de tio högsta (H_{10}) till skillnad från "normal" sjöfarts signifikant våghöjd, vilken är medelvärdet av den högsta tredjedelen av uppmätta vågor, H_s .

INRE FART

Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

5. DELTAGARLISTOR WORKSHOPS OCH MÖTEN

REGIONALT UPPSTARTSMÖTE I VÄST 13 SEPTEMBER 2012:

Ulrika Bokeberg, *Kollektivtrafiksekretariatet Västra Götalandsregionen*
 Stefan Granat, *Göteborgs stad*
 Anna Kronvall, *Trafikverket region väst*
 Bertil Hallman, *Trafikverket region väst*
 Kristina Westerback, *Trafikverket region väst*
 Einar Tufvesson, *Trafikverket*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
 Björn Södahl, *Lighthouse*

NATIONELL WORKSHOP 22 NOVEMBER 2012:

Lindhagensgatan, *Stockholm*

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
 Anders Ljungberg, *Trafikanalys*
 Anna Kronvall, *Trafikverket region Väst*
 Bertil Hallman, *Trafikverket region Väst*
 Einar Tuveson, *Trafikverket*
 Elias Arnestrand, *Samtrafiken*
 Eric Tedesjö, *Stockholms stad, Stadsbyggnadskontoret*
 Fredrik Karlsson, *Sjöfartsverket*
 Fredrik Meurman, *Tillväxt Miljö och Regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Jonas Vedsmand, *Sjöfartsverket*
 Kerstin Alquist, *Stockholms stad, Trafikkontoret*
 Leif Magnusson, *Västra Götalandsregionen*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
 Vahid Fararos, *Länsstyrelsen Stockholms län*
 Thomas Fredriksson, *Kommunförbundet Stockholms län (KSL)*
 Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*
 Tony Karlsson, *SL*

Gäst:

Anna Pontusson, *SL*

REGIONALT MÖTE I STOCKHOLM 6 DECEMBER 2012:

Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Fredrik Meurman, *Tillväxt, miljö och regionplanering*
 Christine Leppänen, *Waxholmsbolaget*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*

REGIONALT MÖTE I STOCKHOLM 1 FEBRUARI 2013:

Anders Lindström, *Trafikförvaltningen SLL*
 Jens Plambeck, *Trafikförvaltningen SLL*
 Christine Leppänen, *Waxholmsbolaget*
 Jonas Vedsmänd, *Sjöfartsverket*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Einar Tufvesson, *Trafikverket*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*

REGIONALT ARBETSMÖTE I VÄST 20 MARS 2013:

Leif Magnusson, *VGR*
 Frida Karlge, *Trafikkontoret Göteborgs stad*
 Fredrik Karlsson, *Sjöfartsverket*
 Anna Kronvall, *Trafikverket region Väst*
 Bertil Hallman, *Trafikverket region Väst*
 Eline Viana Menezes, *praktikant hos Trafikverket från Energi- och miljöeffektiv transportlogistik, högskolan i Vänersborg*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*

NATIONELL WORKSHOP 15 MAJ 2013:

Lindholmen Science Park, *Göteborg*

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
 Anders Ljungberg, *Trafikanalys*
 Anna Kronvall, *Trafikverket region Väst*
 Annika Börjesson, *Västtrafik*
 Einar Tuvevesson, *Trafikverket*
 Fredrik Karlsson, *Sjöfartsverket*
 Fredrik Meurman, *Tillväxt Miljö och Regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting*
 Frida Karlge, *Göteborgs stad, Trafikkontoret*
 Ingrid Jarnryd, *Trafikverket Färjerederiet*
 Jan Borgman, *Transportstyrelsen*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Leif Magnusson, *Västra Götalandsregionen*
 Maria Gräns, *Stockholms stad, Stadsbyggnadskontoret*
 Mikael Eriksson, *Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning*
 Pernilla Gunnarsson, *Transportstyrelsen*
 Sandra Gegerfelt, *Stockholms Hamnar*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*

Gäst:

Gunnar Johansson, *IBM*

REGIONALT ARBETSMÖTE I VÄST 25 OKTOBER 2013

Leif Magnusson, Kollektivtrafiksekretariatet, VGR
Hugo Lepic, Trafikkontoret, Göteborgs stad
Per Kristersson, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
Annika Börjesson, Västtrafik
Anna Kronvall, målstrateg persontransporter, Trafikverket region väst
Bertil Hallman, långsiktig planering, Trafikverket region väst
Tina Schagerström Melin, sektionen för marknad, Transportstyrelsen
Susanna Hall Kihl, Vattenbussen AB
Helena Sjöstrand, Trivector

NATIONELL WORKSHOP 13 NOVEMBER 2013

Hos Trafikverket Solna Strand, Stockholm

Alice Börjesson, Vattenbussen AB
Bertil Hallman, Trafikverket region Väst (kom ej p g a tågtrafiken)
Einar Tufvesson, Trafikverket
Erik Engström, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad
Fredrik Meurman, Tillväxt Miljö och Regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting
Frida Karlge, Trafikkontoret, Göteborgs stad (kom ej p g a sjukdom)
Ingrid Jarnryd, Trafikverket Färjerederiet
Jan Ulinder, Waxholmsbolaget
Jonas Thörnqvist, Trafikverket region Stockholm
Kjell Jansson, Trafikanalys (kom ej p g a sjukdom)
Leif Magnusson, Kollektivtrafiksekretariatet, Västra Götalandsregionen
Mikael Eriksson, Trafikförvaltningen (SL), Stockholms läns landsting
Per Kristersson, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
Sandra Gegerfelt, Stockholms Hamnar
Susanna Hall Kihl, Vattenbussen AB
Tina Schagerström Melin, Transportstyrelsen
Tomas Olsson, Transportstyrelsen – ersattes av Martin Bergström

Gäster:

Yvonne Blombäck, Miljöpartiet Trafiknämnden SLL
Ivan Stenius, KTH Marina system

REGIONALT ARBETSMÖTE I STOCKHOLM 18 FEB 2014

Jan Ulinder, Trafikförvaltningen
(Även nytilträdde Sonny Österman skulle deltagit, men blev tvungen att lämna sent återbud).
Erik Engström, Stockholm stad, SBK
Thomas Fredriksson, Kommunförbundet Stockholms län (KSL)
Sandra Gegerfelt, Stockholms Hamnar
Fredrik Meurman, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR)
Emma Ström och Tobias Häggblom, Länsstyrelsen i Stockholms län

Jonas Thörnqvist, *Trafikverket, region Stockholm*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*

NATIONELL WORKSHOP 21 MARS 2014

Hos Trafikkontoret Göteborgs Stad, *Göteborg*

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
 Annika Börjesson, *Västtrafik*
 Bertil Hallman, *Trafikverket region Väst*
 Einar Tufvesson, *Trafikverket*
 Erik Engström, *Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad*
 Frida Karlge, *Trafikkontoret, Göteborgs stad*
 Ingrid Jarnryd, *Trafikverket Färjerederiet*
 Jan Borgman, *Transportstyrelsen ersätts av Tomas Olsson, Transportstyrelsen*
 Jan Ulinder, *Trafikförvaltningen (SL), Stockholms läns landsting*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Johan Eriksson, *Sjöfartsverket*
 Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Magnus Lorentzon, *Västtrafik*
 Per Kristersson, *Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*
 Sandra Gegerfelt, *Stockholms Hamnar*
 Sonny Österman, *Trafikförvaltningen (SL), Stockholms läns landsting*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
 Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*

Gäst:

Rasmus Sundberg, *Trivector*

REGIONALT ARBETSMÖTE I STOCKHOLM, 25 MARS 2014

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
 Christina Akbar, *Trafikkontoret, Stockholms stad*
 Emma Ström, *Länsstyrelsen Stockholms län*
 Erik Engström, *Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad*
 Fredrik Meurman, *Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR), SLL*
 Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
 Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
 Sandra Gegerfelt, *Stockholms Hamnar*
 Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
 Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*

NATIONELL WORKSHOP 21 MAJ 2014

Hos Sjöfartsverket, *Rosenvik, Stockholm*

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
Christina Akbar, *Trafikkontoret, Stockholms stad*
Einar Tufvesson, *Trafikverket*
Elias Arnestrand, *Samtrafiken*
Erik Engström, *Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad*
Ingrid Jarnryd, *Trafikverket Färjerederiet*
Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
Krister Sandberg, *Trafikanalys*
Per Kristersson, *Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*
Sandra Gegerfelt, *Stockholms Hamnar*
Sonny Österman, *Trafikförvaltningen (SL), Stockholms läns landsting*
Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*

Gäst:

Karolina Isaksson, *K2*

NATIONELL WORKSHOP 14 OKT 2014

På KTH, *Teknikringen 8, Stockholm*

Alice Börjesson, *Vattenbussen AB*
Anders Ljungberg, *Trafikanalys*
Annika Börjesson, *Västtrafik*
Christina Akbar, *Trafikkontoret, Stockholms stad*
Einar Tufvesson, *Trafikverket*
Elias Arnestrand, *Samtrafiken*
Emma Ström, *Länsstyrelsen i Stockholms län*
Jenny Kihlberg, *Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad*
Ingrid Jarnryd, *Trafikverket Färjerederiet*
Johan Axiö, *Sjöfartsverket*
Jonas Thörnqvist, *Trafikverket region Stockholm*
Leif Magnusson, *Kollektivtrafiksekretariatet, Västra Götalandsregionen*
Magnus Lorentzon, *Västtrafik*
Martin Bergström, *Transportstyrelsen*
Sandra Gegerfelt, *Stockholms Hamnar*
Sonny Österman, *Trafikförvaltningen (SL), Stockholms läns landsting*
Susanna Hall Kihl, *Vattenbussen AB*
Tina Schagerström Melin, *Transportstyrelsen*
Thomas Fredriksson, *Kommunförbundet Stockholms län (KSL)*
Ylva Törne, *Tillväxt Miljö och Regionplanering (TMR), Stockholms läns landsting*

BILAGA 5

BILAGA 4

BILAGA 3

BILAGA 2

BILAGA 1



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

VATTENBUSSEN



Vattenbussen AB, Felixvägen 9, 178 38 Ekerö
Telefon: 0707-61 66 42

www.vattenbussen.se