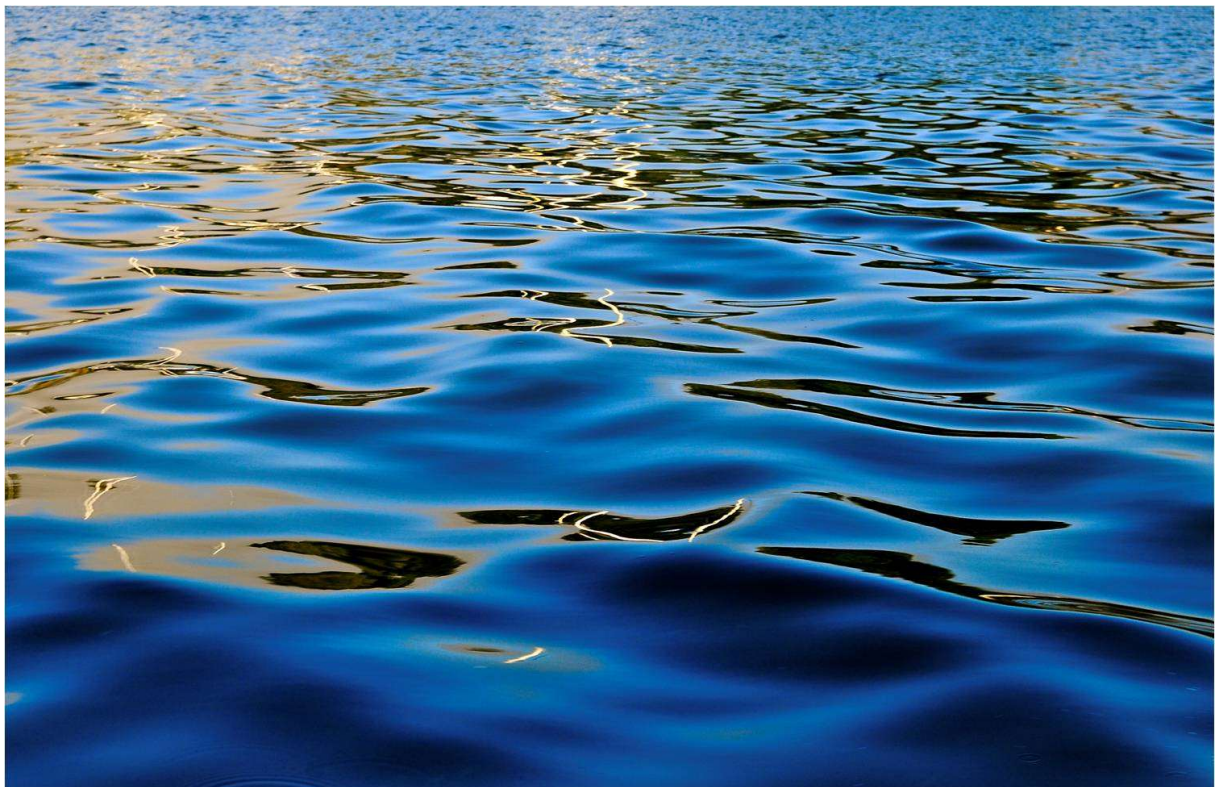




Slutrapport förstudie

UTVECKLINGSPLATTFORM VATTENVÄGEN

Med systemfrågorna i fokus



Susanna Hall Kihl
TRV 2021/54148

Slutrapport förstudie Utvecklingsplattform Vattenvägen

Projektnamn: Utvecklingsplattform Vattenvägen – med systemfrågorna i fokus

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2021/54148

Referens/handläggare hos Trafikverket: Marielle Svan

EF-nummer: 159817

Datum: 2022-03-31

Sammanfattning

I det hållbara samhället behöver alla resurser användas genomtänkt och optimalt.

Sverige har en infrastrukturresurs i vattenvägarna, som med modern miljöteknik skulle tillföra transportsystemet väsentligt ökad kapacitet, redundans och flexibilitet och som dessutom attraherar resenärerna till ett bättre och mer hållbart resande. Varför använder vi inte den på ett bättre sätt?

Förstudiens syfte har varit att undersöka möjligheterna att etablera en nationell utvecklingsplattform för vattenburen persontrafik i inre vatten och vad ett oberoende nav av detta slag skulle kunna bidra med.

Förstudien handlar lika mycket om systeminnovation som om vattenvägen. Problematiken är generell och återfinns i flera andra branscher med liknande mogna komplexa sociotekniska system. Einstein lär ha sagt att definitionen av idioti är att göra likadant som förra gången och förvänta sig ett annat resultat. För att råda bot på dagens komplexa samhällsutmaningar och klara av att ställa om till ett hållbart samhälle så måste vi hitta nya arbetssätt, som utmanar och ger ny energi till det gamla. *Utvecklingsplattform vattenvägen - med systemfrågorna i fokus* är ett sådant initiativ.

Miljötekniken finns, är relativt enkel att implementera och miljönyttan infinner sig redan inom några månader. Vad väntar vi på?

Läshänvisning

Är du intresserad av att först få ett tydligt grepp om bakgrunden till denna förstudie, en snabbgenomgång av systemvetenskapliga teorier, vilka som står bakom och förstudiens formalia med syfte, mål och metod? Då föreslås du börja med att läsa avsnittet Bakgrund på sid 26 mot slutet av rapporten. Är du mer nyfiken på vad vi kommit fram till, så är det bara att fortsätta läsa här.

Summary

In a sustainable society it is crucial that all available resources are used in an optimal and well-thought-through fashion.

The waterways in Sweden are an infrastructure resource that, with the use of clean tech, would add capacity, redundancy, and flexibility to the transport system, while also attracting commuters to a better and more sustainable way of travel. Why is it not better utilized?

The purpose of this pre-study has been to investigate the possibilities to establish a national development platform for waterborne personal transport on inland waterways and in what ways such an independent centre could contribute.

The pre-study is as much about system innovation, as about waterways. The difficulties are universal and found in many other industries with similar complex and mature sociotechnical systems. According to Einstein the definition of insanity is doing the same thing over and over again and expecting a different result. In order to solve the complex societal challenges of today and manage the transition towards a sustainable society, we need new procedures that challenge the old system and generate new energy. *The waterway development platform – with the system issues in focus* is such an initiative.

The clean tech solutions exist, is relatively easy to implement and the environmental benefits are realized within months. What are we waiting for?

Innehåll

1	Introduktion.....	5
2	Resultat & Analys.....	7
2.1	Vad kan en utvecklingsplattform bidra med?	7
2.2	Stockholms Regionala Cykelkansli – en relevant parallell.....	9
2.3	Systeminnovation och trippel helix samverkan	10
2.4	Aktörsperspektiv	11
2.4.1	RKM – de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.....	11
2.4.2	Forum för vattenburen kollektivtrafik.....	13
2.4.3	Branschrådet	13
2.4.4	Trafikverket	14
2.4.5	Staten och infrastrukturdepartementet.....	14
2.4.6	Lighthouse	15
2.4.7	Skärgårdsredarna	15
2.4.8	Maritimt Forum	15
2.4.9	Svensk Sjöfart	16
2.5	Moment 22.....	16
3	Diskussion.....	17
3.1	Behövs det en utvecklingsplattform?.....	17
3.2	Finns förutsättningarna för att lyckas?	17
3.3	Definitioner och Semantik.....	18
3.4	Handlingskraft och helhetstänk.....	19
3.5	Svenska innovationshinder.....	20
3.5.1	Glapp i innovationskedjan.....	20
3.5.2	Källkritik.....	20
3.5.3	Systeminnovationens rollfördelning	20
4	Slutsats och Förslag	22
4.1	Hur?	22
4.2	Vem?.....	22
4.3	Vad?.....	23
4.4	Hur länge?	24
4.5	Finansiering	24
4.6	Nyttiggörande och resultatspridning	25
5	Bakgrund	26
5.1	Snabbgenomgång av relevant systemvetenskap.....	26

5.2	Syfte.....	27
5.3	Mål.....	28
5.4	Metod.....	28
5.5	Projektorganisation.....	29
5.5.1	Styrgrupp.....	30
5.5.2	Rådgivande grupp.....	30
5.5.3	Referensgrupp.....	30
5.5.4	Övriga.....	30

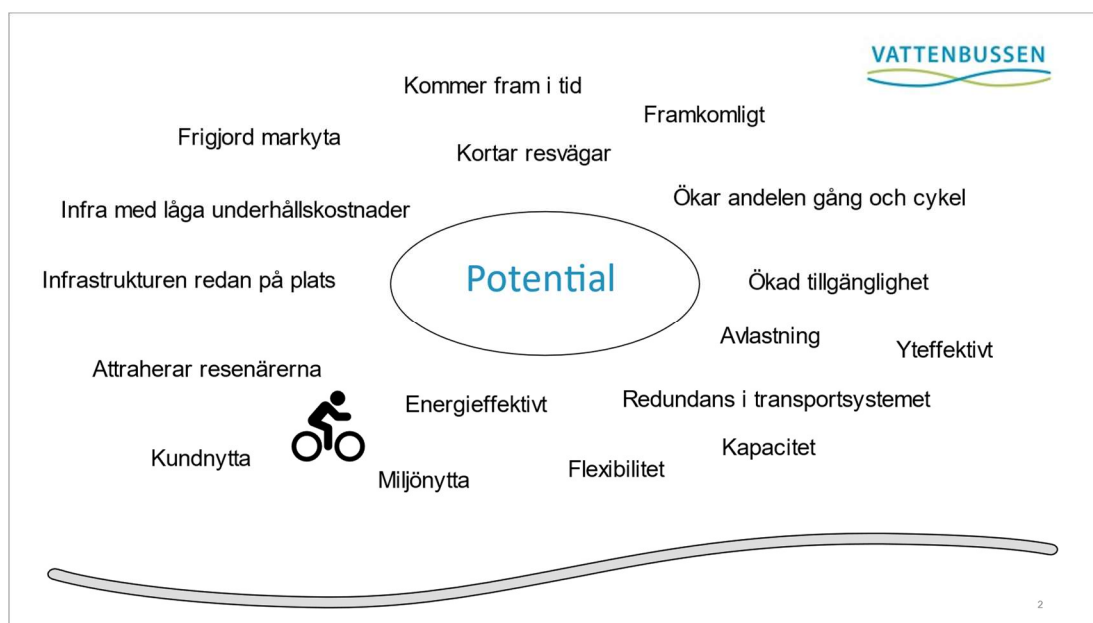
1 Introduktion

Behov

Effektiv resursanvändning är helt centralt för att uppnå de globala målen för hållbar utveckling, Agenda 2030. Utifrån nationella klimatmål och målet om ett transporteffektivt samhälle är det, enligt den nationella infrastrukturplanen, avgörande att vårda och använda befintlig infrastruktur på bästa sätt. Samtidigt behöver andelen personresor som görs med kollektivtrafik, gång och cykel öka i relation till bilresandet. Behovet av att förnya och förändra transportsystemet för att klara omställningen till en bättre tillgänglighet i ett hållbart samhälle är tydligt.

Vad innebär det om vi använder vattenvägarna på ett smart sätt?

Vattenvägen har i tidigare utredningar och studier visat sig kunna bidra med hållbar mobilitet förutsatt att systemen byggs enligt vissa förutsättningar (DNR 16-00767, Stenius et al 2014, samt TRV 2015:055). Persontrafik till sjöss kan skapa olika typer av samhällsnytta. Väginfrastrukturen kan avlastas och värdefull markyta frigöras. Synergier med kombinerad mobilitet och en högre grad av digitalisering blir möjligt. För den enskilda individen kan kortare resvägar skapas, vilket aggregerat får effekt, som minskar det totala antalet transportkilometer. Resenärerna upplever vattenburen kollektivtrafik som attraktiv och genom båttrafiken kan resenärerna stimuleras att gå och cykla i högre utsträckning, vilket i sin tur har en rad positiva effekter för folkhälsa mm.



Figur 1. Faktorer som beskriver vattenvägens potential

Men vem äger frågan?

Om det nu redan finns en så bra infrastruktur, som kan tillföra transportsystemet ökad kapacitet, redundans och flexibilitet, utan att underhållskostnaderna skjuter i höjden, och som dessutom attraherar resenärerna till ett bättre och mer hållbart resande – varför använder vi då inte den på ett bättre sätt?

Den vattenburna trafiken orsakar idag betydligt mer klimatutsläpp än alla andra kollektivtrafikslag, samtidigt som den bara bidrar med en bråkdel av transportarbetet. Omställningen till fossilfrihet går på tok för långsamt. Det är emellertid inte det samma som att det inte finns positiva effekter att hämta från vattenvägarna. Snarare är det ett bevis på att infrastrukturen kan utnyttjas mer effektivt

och att något inte fungerar som det borde. Kanske saknas det en aktör som optimerar användningen och utnyttjandet av denna naturliga och redan befintliga infrastruktur?

Från statligt håll har ansvaret för kollektivtrafiken generellt delegerats till regional nivå och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverket har samtidigt fått i uppgift att generellt verka för kollektivtrafikens utveckling. All transportplanering är satt att planeras efter fyrstegsprincipen och ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trots detta verkar något saknas för att vattenvägens potential ska kunna frigöras, så att den bidrar i strävan mot ett transporteffektivt samhälle. Tidigare forskning (Ulfvengren et al, 2020) har identifierat en rad systemhinder och låsningar för mobilitetslösningar som inte är lika etablerade som buss och spårvägstrafik och det var mot bakgrund av det arbetet, som ett bredare samarbete initierades i form av bland annat denna förstudie.

Behövs det verkligen ännu ett forum?

Den här förstudien syftar till att klarlägga om det finns nytta att hämta med en tvärgående utvecklingsplattform för vattenvägen och vad som i så fall blir viktigt för att få den att fungera.

Det borde inte behövas ytterligare ett forum för att båttrafiken ska ställas om i samma takt som övriga trafikslag eller för att vattenvägens potential ska utnyttjas bättre. Det finns redan många olika typer av forum som strävar åt liknande håll. Trots detta händer det de facto oerhört lite på området *kapacitetsstark urban båttrafik*. En ny linje med låg turtäthet startas på försök och någon befintlig linje får lite ökad turtäthet, men ingenting av större magnitud. Anledningen är troligen att ingen har som prioritet att ansvara för att infrastrukturen utnyttjas på bästa sätt. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har i uppgift att tillhandahålla kollektivtrafik, men sett ur deras perspektiv är det både enklare och billigare att leverera mer av det man redan har dvs buss- och olika typer av spårvägstrafik. Båttrafiken saknar intermodala bytespunkter (såsom på Stenpiren i Göteborg) och är med dagens bemanningsstruktur och bränslen en driftmässigt sett dyr verksamhet, samtidigt som fartygsflottan är ålderstigen. Styrmedelsmässigt tvingas moderna fartyg som drivs på el betala skatt, medan dieseln är skattebefriad. Frågan om vattenburen persontrafik på inre vatten tappas återkommande och systematiskt bort som en väg mot ett hållbart samhälle.

Efter många år av flertalet enskilda försök att frigöra vattenvägarnas potential har vi därför nu från näringslivet och akademien gjort gemensam sak i form av initiativet till denna förstudie om en Utvecklingsplattform för vattenvägen. Persontrafik på vattenvägarna är en pusselbit till det hållbara och fossilfria välfärdssamhället. Vi och planeten har inte tid att vänta. Vi är redo och i det följande ger vi förstudiens bild av hur det enklast och smidigast kan låta sig göras.

Alternativet är att vattenvägarnas potential för persontransporter fortsätter akterseglas och löpande tappas bort i samhällets etablerade planeringsprocesser – såväl vad gäller fysisk planering som trafikplanering. Då lär trafikutbudets omfattning inte öka nämnvärt och båttrafikens omställning lär ske i en maklig takt som är långt ifrån acceptabel ur klimathänseende. Befintlig trafik kommer successivt (men långsamt) att göras fossilfri, men infrastrukturresursen kommer inte användas, vårdas och förvaltas på bästa sätt – annat än möjligen för godstrafik. Möjligheten att använda markyta på bättre sätt än för kollektivtrafikkörfält går då förlorad.

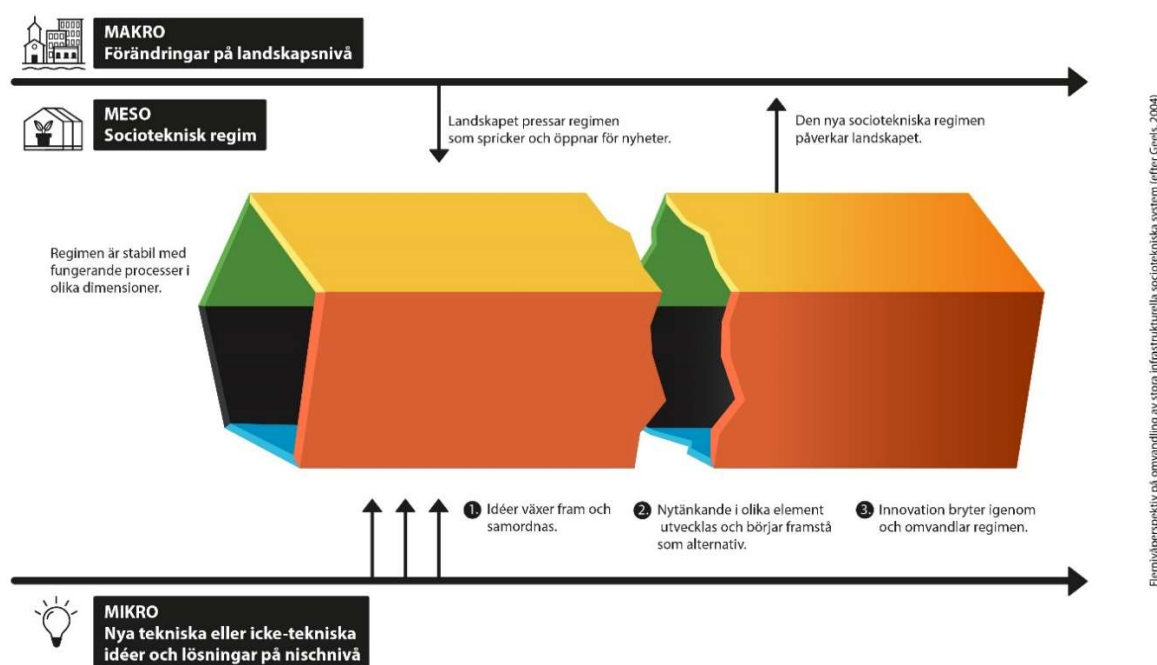
Hur undviker vi att vattenvägens potential för persontransport tappas bort?

2 Resultat & Analys

2.1 Vad kan en utvecklingsplattform bidra med?

En oberoende trippel-helix-förankrad utvecklingsplattform som inbegriper hela innovationskedjan skulle i teorin kunna bidra till:

- Ökad tillgänglighet via hållbar persontrafik till sjöss
- Smidigare hela resor (dörr till dörr) med högre inslag av aktiv mobilitet (gång och cykel)
- Bättre integrering av den vattenburna trafiken i samhällsplaneringen
- Ökad integration mellan trafikslagen med positiva effekter på systemnivå
- Kortare resvägar via vattnet och nya cykellänkar
- Snabbare omställning till hållbara trafiklösningar
- Ett bättre utnyttjande av vattenvägen som infrastruktuurresurs
- Frigjord kapacitet på väg- och spårbunden infrastruktur och därmed minskad köbildning
- Möjliggjord innovation och utvecklad hållbar tillgänglighet och framkomlighet



Figur 2. Potentiell omvandling av kollektivtrafiksystemet

Vad är det då som krävs för att det sociotekniska systemets regim ska förändras? Figur 2 visar hur kombinerat tryck uppifrån utifrån klimatutmaning, urbanisering, kapacitetsbrister och trängsel på makronivå tillsammans med successivt tryck underifrån med framväxande idéer, samordning och nytänkande kan innebära att innovation bryter igenom och omvandlar regimen (som då skruvas åt ena eller andra hållet). Då krävs resurser som kan stötta utvecklingsinsatser, demonstrationer och nya systemlösningar i tidiga skeden. Det är med verksamheter precis som med barn – de behöver hållas i handen och få rätt förutsättningar i början för att kunna växa sig starka och livskraftiga på sikt.



En utvecklingsplattform anses kunna öppna för innovationer, nya affärsmodeller och samordna ambitiösa demos med långsiktighet för nyare energieffektiva tonnage och autonoma fartyg.

En utpekad aktör kan driva på, samla och borga för kontinuitet. Offentliga aktörer vittnar om att de har svårt att hinna lyfta blicken och fokusera på utvecklingsarbete, helhet och samverkan. Oftast är man fullt upptagen med befintlig verksamhet och fast i produktion och drift. Ibland finns även behov att överbrygga vattentäta skott mellan olika enheter hos myndigheterna. Ett kompletterande forum såsom en utvecklingsplattform kan fånga in flera perspektiv, säkerställa kontinuitet, samt leda och strukturera arbetet.

Avgörande anses vara att många parter medverkar till en helhetssyn även om det inte ligger inom ens uttryckliga uppdrag, så att det går att visa vilka möjligheter som finns med sjötrafiken och lyfta relevanta frågor till politiken. På så sätt kan frågor kring regler, fartbegränsningar, standard- och teknikutveckling, samt logistik och trafikplanering avhandlas mer effektivt och snabbare, när politiken får mer genomarbetade underlag som representerar fler perspektiv. Även kommuner och andra aktörer kan dra nytta av en plattform och ett nätverk där det finns samlad kunskap.

Redan i förarbetet inför ansökan om denna förstudie konstaterades att det finns ett stort behov att adressera rollfördelningsfrågor och gränsdragningsproblem tillsammans. En oberoende utvecklingsplattform kan driva ett sådant arbete, som annars blir en praktisk utmaning för i synnerhet de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (i det följande ibland kallade RKM).

Utifrån infrastrukturhänseende behövs ett tydligare miljömässigt och ekonomiskt jämförande perspektiv. Innan beslut om byggnation av tunnelbana, vägar eller broar bör skillnaden mot att utnyttja vattenvägen på ett kreativt sätt, klarläggas i klimatavtryck och pengar. En plattform skulle kunna bistå i att tydliggöra hur det skulle kunna åstadkommas på ett effektivt och smidigt sätt.

Genom att integrera näringslivets kommersiella initiativ med kollektivtrafikmyndigheternas vattenburna trafik möjliggörs en resursoptimering. Reseutbud och turtäthet kan ökas utan att det nödvändigtvis behöver belasta samhällsbudgeten. Men idag är det för svårt för den enskilde aktören att nå fram. Optimal resursanvändning är en av nycklarna till ett hållbart samhälle. Då blir det avgörande att använda tonnaget på bästa sätt och maximera belägningsgraden. Troligen finns det vinster att hämta i att integrera samhällssubventionerad och kommersiell trafik, istället för att det alltid ska krävas separat tonnage. Den vattenburna trafiken har redan en cirkulär fördel i att fartygen ofta lever länge. Istället för att skrota hela båten, så kan motorer och drivlina bytas ut mot mer moderna och hållbara lösningar.

Vi har i arbetet utgått ifrån att det är den enskilda resenären som till syvende och sist har vetorätt kring hur hen väljer att transportera sig. Utifrån ett resenärsperspektiv är det avgörande att trafikinformation återfinns på ett och samma ställe oavsett om trafiken är samhällssubventionerad eller kommersiell. Det stämmer väl överens med Trafikförsörjningsprogrammets ambition om ett sammanhållet system som är överblickbart och smidigt för resenärerna, men i praktiken stängs ofta trafiken från privata aktörer ute från vedertagna informations- och betalningsappar. En oberoende och nationell utvecklingsplattform kan driva vattenvägens perspektiv i andra gemensamma utvecklingsområden för att säkerställa ETT gränssnitt gentemot resenären. Samordning på ett tidigt stadium är avgörande.

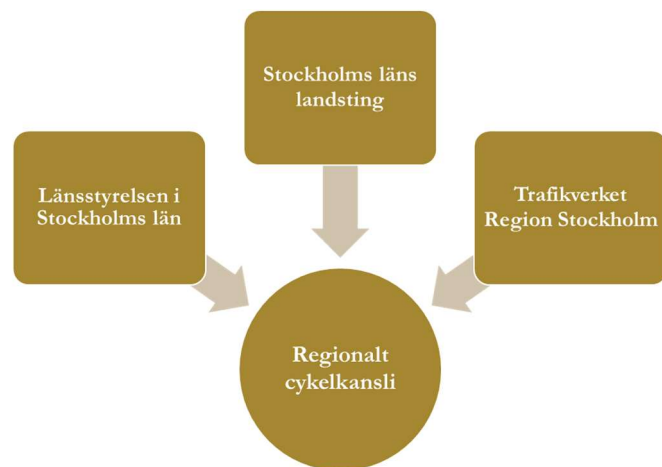
Även samordning av kajer och bryggor är en central fråga och en utmaning, då man här behöver samsas med många andra aktörer och intressen, inte minst med godssjöfarten.

Resursoptimering och hållbarhet tjänar på samverkan och breda systemgränser. Sammanfattningsvis behövs kunskapshöjning och vägledning för beslutsfattarna. Det kan en oberoende Utvecklingsplattform bidra med.

2.2 Stockholms Regionala Cykelkansli – en relevant parallell

Inspirationen till en oberoende utvecklingsplattform härstammade bland annat från det relativt nyinstiftade och uppskattade Regionala Cykelkansliet i Region Stockholm.

Historien bakom Cykelkansliet är ett SATSA II-finansierat samarbetsprojekt mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen (SLL), Tillväxt, miljö och regionplanering, samt Länsstyrelsen i Stockholms län kallat *Regional cykelplan för Stockholms län*, som ledde vidare till framtagningen av en *Regional cykelstrategi* och som senare i sin tur ledde till att behovet av ett regionalt Cykelkansli formulerades. Först när Cykelkansliet de facto var på plats blev nyttan av plattformens existens oomtvistad.



Initialt samfinansierades kansliets arbete av de tre parterna i bilden ovan, men när Region Stockholm bildades flyttade cykelkansliet över till regionen och finansieras nu av regionen. Utöver det är Trafikverket med och medfinansierar vissa projekt kopplade till den regionala cykelplanen.

Kansliet har tre huvudsakliga arbetsuppgifter, nämligen Nätverksträffar, Informationsspridning och Uppföljning. I Nätverksträffar ingår Samordning, Rådgivning, Medfinansiering, Omvärldsbevakning och Uppföljning. Under arbetsuppgift Informationsspridning inryms arbete med att hålla en levande Hemsida med Viktiga dokument och rapporter, Kartor och hjälpmedel och Nyhetsbrev, som en Samlingsplats för information, men även Seminarier och konferenser med Egna temaseminarier, Seminarier i samarbete med andra aktörer och Deltagande på andras seminarier och paneldiskussioner. Den tredje och sista arbetsuppgiften Uppföljning inkluderar ett Regionalt cykelbokslut med Kartläggning av arbetet med cykeltrafik i Stockholms län tillika Uppföljning av den regionala cykelplanen med Utbyggnad av regionala cykelstråk, Cykelparkering och kombinationsresor, Finansiering och budget, Trafiksäkerhet och trygghet, samt Drift och underhåll.

Vår övertygelse är att potentialen från vattenburen kollektivtrafik skulle kunna frigöras betydligt mer effektivt om en tydlig samverkansnod inrättades på samma sätt som för cykeltrafiken. Det regionala cykelkansliet är i dagsläget en *funktion* på Region Stockholms Regionledningskontor och inte en egen organisation. Den typen av lösning skulle kunna vara en framkomlig väg även för vattenvägarna. Möjligen med den skillnaden att den vattenburna trafiken troligen skulle tjäna på ett nationellt grepp snarare än ett regionalt.

Cykel och Båt har en hel del gemensamt förutom att trafikslagen kompletterar varandra väl. Båda har haft en tydlig tendens att hamna i bakvattnet i samhällsplaneringen trots att båda kan komplettera och förnya transportsystemet på ett effektivt sätt.

- Osammanhängande system med ojämn standard
- Ett fåtal personer som är drivna och engagerade
- Många olika aktörer som behöver samverka
- Brist på trafikanalyser, ruttvalsmodeller, samhällsekonomiska kalkyler
- Undanskymt trafikslag som behöver komma in i den gemensamma diskursen och bli en naturlig del i trafiksystemet.

Likheterna är uppenbara mellan dessa båda trafikslag som båda har befunnit sig i marginalen, men samtidigt åtnjuter en tydlig potential för det hållbara samhället. Skillnaderna däremot har det tagit några månader att få syn på.

Även om anläggning och underhåll av vattnet som infrastruktur är mer eller mindre kostnadsfritt (sånär som på angöringspunkterna) så är det inte en fördel som i dagsläget kommer regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) till nytta, på samma sätt som när resenärerna väljer att cykla. Cyklisternas infrastruktur är inte kostnadsfri, men belastar heller inte kollektivtrafikmyndigheternas budget utan oftast statens eller kommunernas. Ur RKMs perspektiv är cyklingen ett sätt att helt eliminera kostnaden för ett visst antal resenärers transport, eftersom cyklisterna själva finansierar sina fordon. I motsats till detta anses den vattenburna trafiken som helhet kostsam för RKM. Även om urbana kapacitetsstarka pendelbåtslinjer är effektiva, så särredovisas inte dessa utan klumpas ihop med den inte lika kostnadseffektiva skärgårdstrafiken. Skärgårdstrafiken i sin tur är lönsam under sommarmånaderna, men den lönsamheten är avgörande för att på årsbasis få ihop kalkylen för att kunna hålla en levande skärgård under resterande del av året. Andra trafikslag som buss anses av RKM snudd på alltid vara ett bättre val än båt, eftersom bussarna införskaffas och ägs av operatörerna, som redan vunnit upphandlingen för ett visst geografiskt område. På så sätt ter sig båt för regionala kollektivtrafikmyndigheter systematiskt som ett sämre ekonomiskt val än andra trafikslag och röner inte lika stort intresse som cykel, eftersom den egna budgeten drabbas.

Den stora skillnaden mellan Cykel och Båt är egentligen vem som bekostar fordonet och bränslet. För Båt är det regionen, medan för Cykel är det cyklisten själv. Cyklisten äger ju ofta sin egen cykel och bränslet utgörs i första hand av den mat hen äter. Det verkar sålunda rimligt att regionen har incitament att samverka för ökad cyklism, men att motsvarande morot saknas för att nyttja vattenvägar. De aktörer som borde se skäl att verka för den vattenburna trafikens utveckling lär snarare återfinnas bland de som bekostar infrastrukturen och de som måste upplåta mark till separata kollektivtrafikkörfält.

2.3 Systeminnovation och trippel helix samverkan

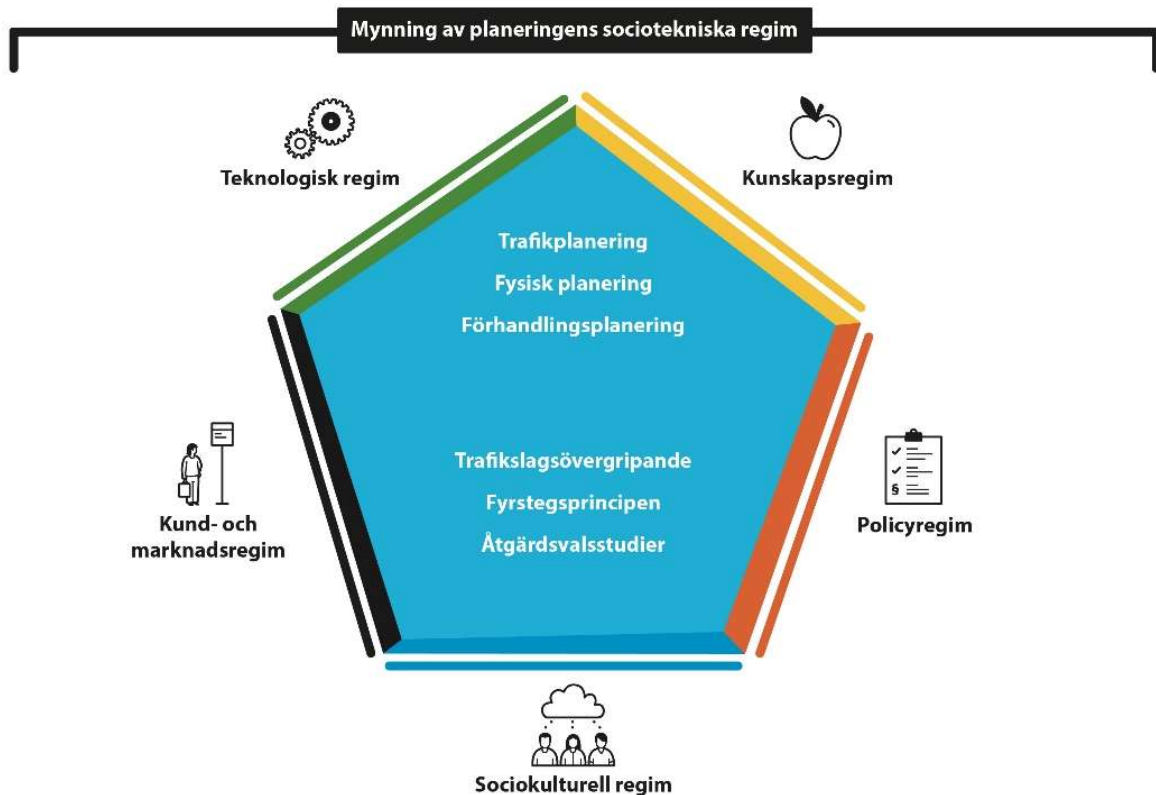
Systeminnovation är svårt, men också helt nödvändigt för att kunna lösa de komplexa samhällsutmaningar och hållbarhetsutmaningar vi står inför. Systeminnovation kräver breda samverkansstrukturer, men också långsiktighet och kontinuitet. Systeminnovation kräver att hela systemet justeras i någon mån, så att det sociotekniska röret öppnas upp och kan vridas om.

Alla stora sociotekniska system styrs av en så kallad socioteknisk regim, förenklat "hur det går till i branschen" och att man gör som man kommit överens om och som man brukar. Det är väl bland annat därför vi så ofta önskar att nyanställda helst ska ha erfarenhet från branschen. Då vet vederbörande redan "hur det går till" och kan snabbare komma i gång med arbetet. Regimen stabiliserar och bevarar de etablerade lösningarna innanför röret.

Illustrationen på nästa sida visar det sociotekniska "röret" framifrån och då ser vi också regimens tongivande processer och principer. Regimen är uppbyggd av flera olika delregimer i olika färger. Delregimerna utgör ett försvar mot saker som ligger utanför det etablerade systemet och beroende på systemets mognadsgrad, så är det mer eller mindre fast i sin struktur. Ju mer **moget** systemet är, desto fastare blir de här skyddande väggarna (mer betongliknande) och desto mindre förändringsringsbenäget är systemet som helhet.

För att förändra ett system behöver något göras annorlunda. Inte precis som vanligt. Om vi vill få en annan typ av resultat behöver vi arbeta på ett annat sätt än vi brukar. Idén om en utvecklingsplattform utgick ifrån tanken att om alla som har en drivkraft att bidra till systeminnovation och

förändring av hur vattenvägen används, eller underlåts att användas, gör gemensam sak och strävar tillsammans mot gemensamma mål, så kan vi också hitta kloka och snabbare vägar fram. Förenklat lutar vi oss mot hållbarhetsuttrycket: "Sustainability is a team effort".



Figur 3. Väggarna i kollektivtrafiksystemets regimrör är fasta och inflexibla, eftersom systemet är välutvecklat och moget.

Exempel på andra som tagit liknande initiativ är Elektrifieringspakten i Stockholm Stad. Det startades genom ett initiativ av Ellevio, Scania och VW i samarbete. De upplevde alla att omställningen gick för långsamt och för trögt. Nu är även Vattenfall och WSP engagerade, vilket lett till att Stockholm stad startat Elektrifieringspakten. Staden har även andra liknande "pakter" i form av Integrationspakten och Klimatpakten, som går ut på att få saker att hända.

För att tydliggöra huruvida detta är möjligt också kring vattenburen persontrafik inleder vi här med en genomlysning utifrån olika grupper och specifika aktörers perspektiv.

2.4 Aktörsperspektiv

2.4.1 RKM – de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Det formella ansvaret för kollektivtrafik är delegerat från staten till regionerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras förvaltningar i och med kollektivtrafiklagen som kom 2011 med tillägg 2012 (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik).

Syftet med lagen när den kom var bland annat att:

- Säkerställa ett sammanhållet system
- Öka utbudet och göra det mer attraktivt för resenärerna
- Öppna upp för kommersiella alternativ i förhoppningen att minska finansieringsbördan för samhället

Förstudien har haft en relativt tät dialog med båda RKM-representanterna i referensgruppen under projektets gång (Trafikförvaltningens sjöstrateg i Region Stockholm och Västtrafiks Daniel Andersson, projektledare strategisk utveckling). Dessa båda har löpande varit samstämmiga i att initiativet till en utvecklingsplattform kring vattenvägen är rätt och klokt tänkt. De var ju också själva med i förarbetena inför förstudien där utmaningar identifierades som skulle tjäna på ett oberoende gränsöverskridande forum. Det krävs ett systemperspektiv och ett helhetstänk för att snabbt komma fram till nya hållbara lösningar.

Trots detta fick förstudien formellt under projektets gång nej på förfrågan om en aktiv medverkan och involvering från organisationen som helhet. Detta mot bakgrund av en akut brist på interna resurser i form av mantimmar hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som menar att de behöver prioritera det primära arbetet med konkreta politiska uppdrag och mål.

Förstudien träffade också ordförande för Region Stockholms Sjötrafikutskott och Sjötrafikberedning Michaela Haga, samt sökte förnyad kontakt med Trafikregionråd Kristoffer Tamsons. Hittills har dessa båda kontakter med regionala politiska företrädare bara gett positiv återkoppling kring idén om en gemensam utvecklingsplattform och tankarna bakom. I praktiken hänvisades dock till Region Stockholms ansvarige tjänsteman på Trafikförvaltningen, som i sin tur bad att få invänta förstudiens resultat.

Projektet slår fast att; För att kunna medverka i en bred trippel helix plattform på näringslivets initiativ krävs ett konkret politiskt uppdrag i botten.

Men hur åstadkoms då ett konkret regionalt politiskt uppdrag?

Konkret så har RKM de facto inga incitament – varken piska eller morot – för att utnyttja vattenvägen i någon större utsträckning. Tvärtom så är det för RKM generellt dyrare att köra båt än buss dvs sett utifrån vilka kostnader som uppstår i den egna organisationen dvs om man exkluderar underhålls- och anläggningskostnad för infrastrukturen och bortser från olikheterna i fordonens/farkostens livslängd. Vinsterna uppstår istället på samhällsnivå i form av kortare resvägar, avlastning på väginfrastrukturen och besparingar i infrastrukturkostnader. Detta belyses vidare i Ulfvengren et al, 2020.

Under vinterhalvåret blir båttrafiken per personkilometer – i synnerhet i Region Stockholm – väldigt dyr på grund av att beläggingsgraden är så pass låg. Under sommarhalvåret är efterfrågan desto högre (särskilt en sommar med fint väder), vilket är det som dimensionerar fartygen. De kraftiga säsongsvariationerna skapar även problem i gränssnittet mellan näringsliv och samhällsfinansierad trafik, då kommersiella aktörer under högsäsong upplever att samhällets trafik konkurrerar med dem. Samtidigt menar Trafikförvaltningen att de inte hade haft råd att upprätthålla trafiken under lågsäsong ifall de inte hade haft trafik under högsäsongen. Detta är frågor som troligen går att lösa om man arbetar tajtare tillsammans till exempel i en utvecklingsplattform.

Från Västtrafik menar man att båt som trafikslag ofta särbehandlas och inte hanteras på samma professionella nivå som övriga trafikslag. Ett enkelt exempel är att det saknas kundräkningssystem ombord på fartygen, vilket man haft på bussarna i årtal. Detta stämmer väl in på systemteorin, som lades fram i samband med FLYT-arbetet (Ulfvengren et al, 2020).

Sammanfattningsvis finns behov av en konstruktiv dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i form av den regionala politiken och av konkreta politiska uppdrag.

2.4.2 Forum för vattenburen kollektivtrafik

Forum för vattenburen kollektivtrafik initierades av Vattenbussen i samband med ett Vinnova-projekt redan för tio år sedan. Forumet, som då benämndes Forum för urbana vattenvägar, samlar representanter för samtliga statliga transportmyndigheter tillika regionala och lokala offentliga aktörer i framför allt Stockholms- och Västra Götalandsregionen. Ett enligt deltagarna värdefullt och kunskapshöjande forum, som också bygger nätverk och ökar samverkan. Detta forum har arrangerats i olika former och regi genom åren, men saknar dessvärre en långsiktig finansiering för verksamheten.

Bland åtgärdsförslagen i regeringsuppdraget om sjöfartens potential (Dnr 16-00767) var en av de utpekade åtgärderna:

Permanent och utveckla forum och rutiner för de offentliga aktörerna som planerar stadsutveckling och kollektivtrafik (gäller främst Göteborg och Stockholm).

Forum för vattenburen kollektivtrafik har fortsatt ingen permanent finansiering.

I oktober arrangerade förstudien en heldagsworkshop med Forum för vattenburen kollektivtrafik på plats på Swecos kontor i Stockholm, då deltagarna fick arbeta aktivt med frågan huruvida det finns behov av en Utvecklingsplattform eller ej, vilka eventuella alternativa vägar framåt för att frigöra vattenvägens potential man såg, samt vilka parametrar som var avgörande i arbetet framåt. De representanter som deltog från bland annat Transportstyrelsen, Trafikanalys, Sjöfartsverket, Trafikverket, VGR, Länsstyrelsen i Stockholm, Stockholms stad med flera enades alla om att de insatser som görs från de regionala kollektivtrafikmyndigheternas håll inte räcker till, att det behövs en Utvecklingsplattform och alla deltagarna menade samstämmigt att det krävs att någon tar taktpinnen. De som då föreslogs göra det var Trafikverket och/eller staten. Ett tydligt nationellt regeringsuppdrag skulle innebära att det går snabbare och blir enklare och billigare att driva i mål. Regionala kollektivtrafikmyndigheter behöver åläggas att medverka för att uppnå full potential.

2.4.3 Branschrådet

En avgörande faktor för att snabba på omställningen till fossilfri vattenburen persontrafik är att det ställs adekvata krav i upphandlingarna. Branschrådet bildades ursprungligen på initiativ av Vattenbussen i samband med projektet *Utveckling av hållbart resande via vattenvägen*, ett samarbetsprojekt mellan Skärgårdsredarna och Vattenbussen år 2020, som finansierades av Trafikverkets bidrag till ideella organisationer. Syftet med branschrådet var att skapa en gemensam arena för utbyte av kunskaper och erfarenheter kring upphandling av hållbar sjöburen persontrafik i inre fart, samt möjliggöra fruktbart nätverksbygge. Tack vare finansieringen av denna förstudie möjliggjordes ett uppföljande möte som hölls i november. Deltagarna utgörs av landets upphandlare av sjöburen trafik. Västtrafik och Trafikförvaltningen vittnar om behovet av att mötas beställare emellan utan marknadens aktörer närvarar. Samtidigt konstateras det också att det är svårt att få de svar man vill ha på förfrågningarna om inte marknaden får indikationer i god tid om vilka krav och förväntningar beställarna har. Branschrådet kan även tjäna som en partner för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas marknadsdialoginbjudningar (där alla anbudsgivare erbjuds möten). Det finns ett tydligt intresse hos deltagarna av att fortsätta med Branschrådet, som anses positivt för erfarenhetsutbyte och kunskapshöjning.

Branschrådet har ingen långsiktig finansiering även om Vattenbussen AB ämnar försöka fortsätta med denna betydelsefulla verksamhet.

2.4.4 Trafikverket

Trafikverket är samhällsutvecklare och samverkar med andra aktörer. Med ett trafikslagsövergripande perspektiv i sikte har myndigheten ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för alla trafikslag, inklusive sjöfarten. Trafikverket ska även verka för kollektivtrafikens utveckling. Detta vid sidan om forskning och innovation, Färjerederiets drygt 40 färjeleder och upphandling av båttrafiken till Gotland.

Förstudien har tillsammans med dess handläggare haft möte med regionala representanter från Trafikverket region väst och region Stockholm, då ett illustrerat och mer lättkommunicerat underlag av FLYT-projektet presenterades. Vad gäller sjötrafiken ansvarar Trafikverket för ett antal allmänna bryggor, men vad gäller trafikering och planer kring hur vattenvägarna utnyttjas hänvisar man främst till RKM. Under mötet framkom att vattenvägarna sällan finns med i åtgärdsvaldiskussioner och tidiga skeden. Visst behov av kunskapsökning på området lyftes tillika andra insatser för att säkerställa att vattenvägarna kommer med i åtgärdsvalsstudierna.

Hos Trafikverket finns inga resurser utöver FoI-medel avsatta för kunskapshöjande insatser kring vattenburen persontrafik, då man ej har något uttalat uppdrag på området. Totalt för vattenvägarna finns 100 miljoner kronor avsatta för FoI-insatser. Det kan ifrågasättas hur långt det räcker, då alla steg på TRL-skalan ska inrymmas. Denna pott ska alltså räcka till fartygsutvecklingsprojekt och demonstrationer såsom Oceanbird och Candela-projektet, men även till kunskapsutveckling kring digitalisering, automation och kunskap om sjötrafiken betydligt tidigare på TRL-skalan.

Gällande forsknings- och innovationsresurserna finns en ständig utmaning och ambition att driva mot ett nyttiggörande av insatserna varpå resultatspridning är ett tydligt krav för alla projekt. Uppföljningsstrukturen gällande verkets FoI-medel är en fråga man har ambitionen att förbättra.

2.4.5 Staten och infrastrukturdepartementet

I december 2016 presenterade Sjöfartsverket resultatet av regeringsuppdraget om sjöfartens utvecklingspotential (DNR 16:00767) där även persontrafiken inkluderades i ett eget kapitel. Sedan dess har Regeringskansliet tagit fram en Godsstrategi för överflyttning från väg till sjö, samt tillsatt en Nationell samordnare för att facilitera godsomställningen. Gällande persontrafiken har emellertid inga motsvarande insatser genomförts i kölvattnet av regeringsuppdraget, utan från statligt håll har man lutat sig mot att uppdraget kring kollektivtrafiken är delegerat till regional nivå.

Vid sidan om de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om fem vägledande principer, som också ska vara utgångspunkter för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet för utvecklingen av transportsystemet (Prop 2005/06:160), vilka också tas upp i SOU 2021:48.

De vägledande principerna är relevanta också ur perspektivet Utvecklingsplattform vattenvägen:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Förstudien har tillsammans med handläggare Marielle Svan haft möte med Infrastrukturdepartementet i syfte att beskriva klarlagda lösningar för den vattenburna persontrafiken. Här fick vi positiv återkoppling gällande tankarna om en nationell Utvecklingsplattform, men blev också varse att för att departementet ska kunna agera på liknande sätt som för godstrafiken behövs ett politiskt uppdrag.

Projektet har därför även äskat och genomfört ett möte under ramberedningsarbetet med en av infrastrukturministerns politiskt sakkunniga personer där vi informerade om rådande systemlösningar, samt föreslog ett antal möjliga vägar framåt för politiken.

2.4.6 Lighthouse

Under år 2020-2021 drev Lighthouse framtagandet av en gemensam nationell agenda för sjöfartsforskning och -innovation, en så kallad NRIA (National Research and Innovation Agenda) för Sjöfarten i Sverige. Agendan togs fram med stor delaktighet från branschen och totalt deltog ca 75 personer i arbetet. Denna NRIA inkluderade flera behov kring den vattenburna kollektivtrafiken. Emellertid är dagens omfattning av vattenburen kollektivtrafik så pass liten, inte mer än ca 1 % av kollektivtrafiken totalt, vilket självklart får konsekvenser hur stor del av FoU-medlen som fördelas. När potentialen är större än den faktiska andelen idag kan det vara viktigt att öronmärka pengar för att säkerställa att utvecklingsbehoven för persontrafiken i inre vatten får sin beskärda del och inte tappas bort.

2.4.7 Skärgårdsredarna

Samtliga dialogpartners pekar ut branschorganisationen *Skärgårdsredarna* som den organisation som borde ta ansvar för att frågan om persontrafik på vatten hamnar på agendan. Förstudien noterar ett ganska uppenbart behov i omvärlden av bättre kunskaper om vattenvägarnas potential och hur denna infrastruktur kan bidra till det hållbara samhället. Både på statlig, regional och lokal nivå. Men att trycka på för en snabbare omställning innebär på kort sikt både risker och möjligheter för branschen. Vad gäller branschorganisationer är det väsentligt att komma ihåg att dessa organisationer har som uppgift att bevaka sina befintliga medlemmars ekonomiska intressen. Man kan därför ifrågasätta politikens vana att luta sig mot denna typ av intresseorganisationer vad gäller just omställningen till ett hållbart samhälle. Det är nog så att befintliga aktörer riskerar att kunna missgynnas av en snabbare omställning.

Skärgårdsredarna själva menar att föreningen har begränsade resurser och därmed tvingas prioritera sina insatser stenhårt. Kunskapshöjande insatser gentemot politiken hänvisar man ofta till föreningen Maritimt Forum, där Skärgårdsredarna är medlemmar och innehar en styrelsepost. Vad gäller Branschrådets fortsatta verksamhet är Skärgårdsredarna ändå positiva till att fortsätta medverka och bidra i arbetet även om man inte kan driva det.

2.4.8 Maritimt Forum

Maritimt Forum driver gemensamma maritima frågor och agerar arena för möten och samverkan inom den maritima näringen. Målet är en konkurrenskraftig maritim näring, god kunskap om sjöfart och maritim verksamhet i samhället samt ett starkt maritimt kluster. Maritimt Forum är en förening med ett brett fokus, som inbegriper sjöfart i stort, logistik, marin teknik, besöksnäring och det man kallar maritima näringar. Givet bredden på verksamheten är det inte konstigt att insikterna om kollektivtrafiksystemet är begränsade och att frågan om persontrafik i inre vatten tenderar att tappas bort, till förmån för godssjöfarten och dess kringstrukturer, samt internationella persontransporter. I fokus framåt ligger grön omställning, godsöverflyttning och kompetensutveckling.

2.4.9 Svensk Sjöfart

Svensk Sjöfart är en branschorganisation med uppdraget att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Föreningen representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen. Medlemmarnas bedriver i huvudsak internationell verksamhet, men även trafik till och från Gotland. Föreningen omfattar inte persontrafik i inre vatten i övrigt och driver därför inte de frågor som förstudien fokuserar kring.

2.5 Moment 22

I arbetet med persontrafik på inre vattenvägar finns tendens att gång på gång komma tillbaka till samma plats där man startade. Under de senaste tiotalet år har en rad olika FoU-projekt genomförts som klarlägger vattenvägarnas potential, under vilka förutsättningar som vattenvägen kan bidra till hållbar mobilitet, varför resenärerna uppfattar trafikslaget som så attraktivt, hur fossilfrihet kan uppnås, hur vattenvägarna kan komma in tidigare i planeringsprocessen, vilka systemfel som omgärdar den vattenburna kollektivtrafiken etcetera. Men vattenburen kollektivtrafik omgärdas av en splittrad aktörskarta som skapar ett moment 22.

Ingenting talar emot att vattenvägen har goda förutsättningar att bidra till ökad aktiv mobilitet i form av gång och cykel eller till kombinerad mobilitet. Tvärtom. Infrastrukturen finns redan på plats och infrastrukturens underhållsbehov ser inte ut att öka på samma sätt som för andra trafikslag. Trots det görs inga större satsningar som liknar de man gör kring andra trafikslag eller kring bilindustrin.

Istället hamnar man i en ständig karusell av hänvisning till en annan aktör. Alltid någon annans ansvar, inte vårt. Majoriteten pekar på RKM, som inte har några incitament att nyttja vattenvägen utan som föredrar att lösa tillgänglighetsansvaret med hjälp av andra trafikslag.

Stockholmsregionen har tagit fram en plan för forskning och innovation inom kollektivtrafiken, *Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen* (TN 2020-0243), som beskriver ett systematiskt arbetssätt för att möta det uttalade behovet av utökad samverkan i syfte att utveckla kollektivtrafiken på bästa sätt. Gott så. Men det är nu vi behöver gå tillbaka och komma ihåg vad vi lärt oss av systemvetenskapen.

Processer och rutiner verkar och fungerar väl för att skydda redan väl etablerade trafikslag. Men de inte lika etablerade trafikslagen stängs systematiskt ute och tappas bort i det löpande trafikslagsövergripande arbetet. En gång akterseglad, alltid akterseglad.

3 Diskussion

Det hela handlar alltså om incitament, mandat, ansvar och samverkan. Om möjligheter som exkluderas av ett moget systems rådande regim. Underifrån ropas det efter någon som tar taktpinnen och ovanifrån önskar man någon som trycker på. Samtidigt valsar frågan om vattenburen persontrafik fortsatt runt, runt i cirklar. Men mest handlar det nog om att bestämma sig. Ska vi använda vattenvägen för transport av människor eller inte? Ska vi nöja oss med dagens utnyttjandegrad och låga omställningshastighet eller ska vi ta gemensamma kraffttag framåt?

Förstudiens dialog med infrastrukturdepartementet liknar i viss mån kontakten med regionerna. För att tjänstemännen ska kunna prioritera nödvändig tid och resurser till området så krävs ett politiskt uppdrag. Förstudien har gjort de insatser som ansågs rimliga inom projektets ram för att uppmuntra politiken att agera, bland annat genom att söka dialog inom ramberedningsarbetet, men hur långt det räcker vet vi inte. Den regionala politiken hänvisar förutom till sina tjänstemän till att det kan finnas en öppning genom regionens innovationsavdelning. Något som kan följas upp i kölvattnet av förstudien.

Det vi kan konstatera är att det skulle behöva läggas betydligt mer tid på kunskapshöjning gentemot politiken på alla nivåer, då den vattenburna trafiken är ett komplext område. Dels för att förklara potentialen som vattenvägen besitter och hur den ser ut, dels för att förtydliga rådande lösningar och utmaningar som behöver adresseras.

3.1 Behövs det en utvecklingsplattform?

Genomgående under förstudiens alla workshops och intervjuer har frågan huruvida det behövs en utvecklingsplattform tagits upp. Flera tvekar först ur bemärkelsen huruvida det verkligen behövs ett forum till eller inte, men samtliga landar också efter diskussioner och eftertanke i att det behövs någon/något som går på tvärs och bevakar att vattenvägen kommer med i samhällets olika processer och planer. Någon som driver frågan om att vattenvägen är en av pusselbitarna för det transporteffektiva samhället. Någon som säkerställer att relevanta kunskapsunderlag inte tappas bort, som höjer kunskapsnivån och skapar samverkansarenor. Någon som borgar för kontinuitet, stabilitet och uthållighet. En röst med resurser att agera och reagera.

Förstudien har tittat närmare på det regionala cykelkansliet i Region Stockholm. En sak som var väldigt tydlig för cykelkansliet var att majoriteten tvekade om nyttan med det, tills kansliet de facto var på plats och i gång med arbetet. Då fick kansliet en tydlig roll och en tydlig uppskattning. Vi gör bedömningen att det skulle vara samma sak med en Utvecklingsplattform för vattenvägen.

Man kan tycka att det finns många närliggande forum redan, som borde kunna axla frågan. Skärgårdsredarna, Maritimt Forum, Lighthouse, Svensk kollektivtrafik och Svensk sjöfart för att nämna några. Emellertid är deras respektive fokusområden och huvudsakliga intressen enligt egen utsago för långt ifrån den vattenburna kollektivtrafikens. Alternativt har de lika mycket att förlora på att driva på för en snabb omställning, som att vinna. Om uppdraget då är att bevaka medlemmarnas ekonomiska intressen är det kanske inte rätt forum för att bidra till att uppnå transport- och klimatpolitiska mål. Oavsett vem som ska bedriva själva arbetet så är det avgörande att det finns grundläggande kompetens kring kollektivtrafiklagstiftningen såväl som kring besöksnäringen.

3.2 Finns förutsättningarna för att lyckas?

Från näringslivets och akademins sida har en rad progressiva aktörer nu lagt ner tid och kraft i ungefär ett år i syfte att få till stånd någon form av gemensam startmotor. Initialt, när förstudien om en utvecklingsplattform för vattenvägen inleddes, var förhoppningen att mognadsgraden, den

allmänna kunskapen och förståelsen kring vattenvägens utmaningar skulle ha kommit längre och vara mer utbredd.

Av innehållet i ovanstående kapitel *Resultat och analys* måste vi dessvärre konstatera att tidigare låsningar och ständiga hänvisningar till annan part fortsatt föreligger och att en utvecklingsplattform utan engagerad medverkan från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte kan åstadkomma lika snabba och långtgående effekter, som en som spänner över hela aktörsfältet. Å andra sidan kan man resonera att en utvecklingsplattform just därför behövs mer än någonsin.

Första steget för att komma någon vart är att möjliggöra för framför allt politiker, men även samhälls- och trafikplanerare att förstå vilka nyttor vattenvägen kan bidra med och vad som behöver hända för att dessa nyttor ska kunna frigöras. Det faktum att mognadsgraden kring vattenburen kollektivtrafik är betydligt lägre än man hade hoppats, får konsekvenser för vilken typ av insatser en Utvecklingsplattform behöver inleda med och vad som behöver vänta till en senare fas. Istället för att greppa om helheten från ax till limpa och omedelbart bidra till ett bättre utbud för resenärerna, behöver man först koncentrera arbetet på kunskapshöjande insatser.

Huruvida Utvecklingsplattformen har förutsättningar att lyckas beror ju på *vad* det är man vill lyckas *med*. Om målet är att säkerställa att frågan inte tappas bort utifrån att vattenvägarna har konstaterats kunna bidra till att transport- och klimatpolitiska mål uppnås, så menar vi att förutsättningarna att lyckas finns, men att inriktningen på arbetet och insatserna måste justeras för att matcha den omognad som uppenbarats.

Vår bedömning är att det är avgörande att avsätta tillräckligt med medel för att kommunicera med respektive målgrupp på det sätt som fungerar för målgruppen i fråga. Kunskapen ska ju inte bara *ut*, utan också helst *in* hos den som har mandat och ansvar att agera. Förstudien menar att det är viktigt med snabb och lättillgänglig information, gärna visualiseringar, där nyttor och villkor för en konstruktiv vattenburen trafik kommuniceras. Pedagogisk kommunikation i form av vägledning och utbildningsinsatser behöver också finnas med.

3.3 Definitioner och Semantik

Ett annat område som förstudien ägnat en del tid och reflektion är det här med definitioner och semantik – vad är vad och var går vilka gränser?

Den formella definitionen av kollektivtrafik lyder enligt följande:

- persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering
- huvudsakligen ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande

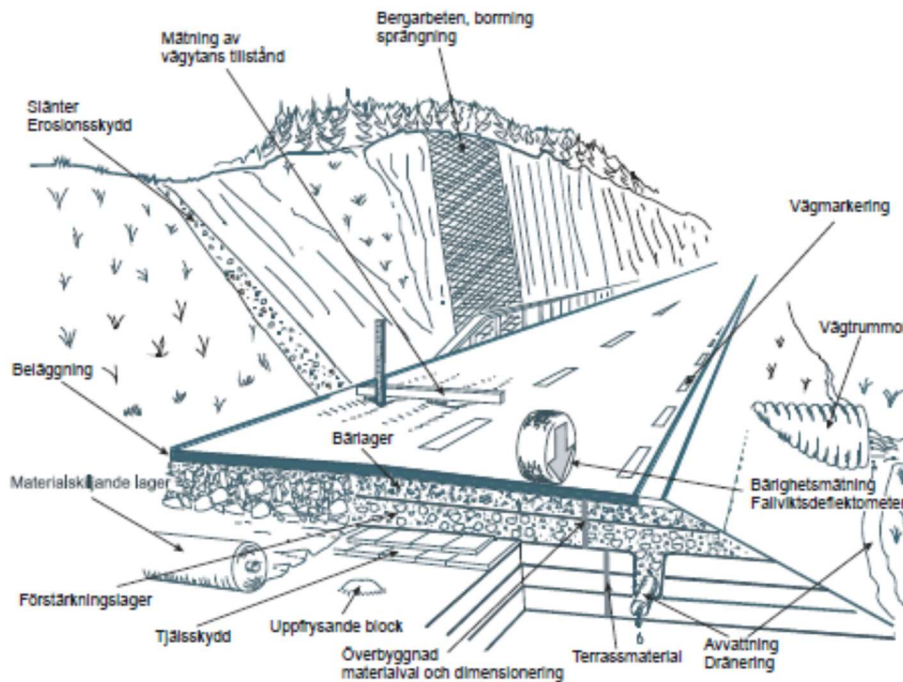
Vad betyder det och vad får det för konsekvenser ur hänseendet att ta vara på vattenvägarna som infrastrukturresurs? Allt som flyter är ju knappast kollektivtrafik. Vad händer om någon aktör börjar erbjuda mikromobilitet via vattenvägarna? Vem ska ta hand om och styra upp en sådan verksamhet? Och vad får det för konsekvenser om vi nu i kölvattnet av pandemin börjar resa på ett annat sätt. Då kan det ju bli svårt att skilja mellan kollektivtrafik och annan typ av trafik.

Om den infrastrukturresurs som vattenvägen utgör är utgångspunkten, så kan man ju också fundera över vad ett fartyg eller en farkost egentligen är. Är det en förlängd väg bana och en väganläggning som i Färjerederiets trafik (som dock inte får bedriva trafik mellan olika kommuner)? Eller kan det vara en förlängd cykel- och gång bana om den går tvärsöver ett hindrande vatten? Bör då den som var tänkt att finansiera en gång och cykelbro vara den som också finansierar farkoster med funktionen av en flytande bro? Saken är ju den att med förändrade definitioner gäller andra regler

och andra huvudmän. Ett intressant fall att följa i detta sammanhang är Färjerederiets Nordöleden (norr om Hönö) som eventuellt kan komma att beaktas som just en cykelbana.

Tar man resonemanget vidare och jämför med andra typer av infrastruktur såsom väg och järnväg kan man fundera över vad som är att beakta som överbyggnad respektive underbyggnad. Kan vattenvägen vara underbyggnaden och farkoster med sina långa livstider ses som en överbyggnad?

Vem skulle finansiera den typen av trafik? Knappast de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.



Gemensamt man kanske främst tänker på bärlager och beläggning när det handlar om jämförande infrastruktur såsom vägar, men faktum är att dessa båda bara utgör den så kallade överbyggnaden. Därunder finns den så kallade underbyggnaden med i huvudsak tillförda jord- och bergmassor, som i sin tur vilar på en så kallad undergrund. I vägkonstruktionen som helhet ingår förutom överbyggnaden och underbyggnaden med undergrunden även diken, avvattningsanordningar, slänter och andra väganordningar.

Definitionsfrågan är inget vi löser inom ramen för denna förstudie, men vi vill flagga för att det går att se från olika perspektiv. Den frågan lär bli än mer aktuell vartefter autonomi utvecklas via vattenvägarna.

3.4 Handlingskraft och helhetstänk

Det finns flera goda exempel från utlandet på att det går att arbeta mer gränsöverskridande och ha ett tydligare fokus på att nya lösningar realiserar. Köpenhamn och Movia visade redan 2017 handlingskraft när fem + två fartyg med fossilfri drift och en persons bemanning handlades upp. Nu är trafiken i drift sedan flera år och har bland de lägsta driftskostnadsprofilerna i historien.

Berlin har samlat stadens hela kollektivtrafiksystem och alla delningstjänster i en och samma app, så att resenären och besökaren får ETT gränssnitt oavsett om man vill resa med buss, tåg, elsparkcykel, cykel, bil, taxi eller annan delad mobilitet. BVG Jelbi har sin bas i kollektivtrafiken och låter användaren kombinera olika trafikslag och resesätt i en och samma resa. Systemet hanterar allt från bokning till betalning.

3.5 Svenska innovationshinder

3.5.1 Glapp i innovationskedjan

Trafikverket har som mål att öka nyttiggörandet av investerade FoU-medel. Kraven på resultat-spridning är tydliga, men i praktiken handlar det oftast om spridning till andra forskare genom publicering och forskarkonferenser. Inte till entreprenörer och innovatörer, som ämnar ta en lösning till marknaden. Det finns också exempel där resultaten sprids via avgiftsbelagda föreläsningar och där utomstående behöver betala för att ta del av resultaten, vilket kan ifrågasättas.

För att kunna få beviljat FoU-medel måste det ställas en tydlig forskningsfråga och ny kunskap behöver tas fram. Men förkortningen FoU står ju för både forskning och innovation. Två begrepp som kräver helt olika jordmån. Innovation brukar anses föreligga först när en ny lösning tas till marknaden och blir verklighet. Men hur ska det ske om vi inte bäddar för det? Innovation uppstår sällan bara för att man satsar på forskning. Innovation bygger snarare på att någon identifierar ett behov på marknaden och att en målgrupp som tycker att en vara eller en tjänst har ett värde är beredda att betala för det.

Trafikverkets FoU-medel bidrar till att en mängd ny värdefull kunskap tas fram, men samtidigt saknas grundläggande finansiering för bredare och mer målgruppsanpassad kommunikation av resultaten och andra nödvändiga åtgärder för att skapa innovationsverkstad. Innovationskedjan har ett glapp där steget mellan framtagen ny kunskap över till ett faktiskt nyttiggörande hindras av brist på kommunikationsresurser och brist på adekvat kompetens i rätt skede.

Samtidigt kan projekt som arbetsform ibland innebära hinder för långsiktighet och kontinuitet. Målet är att vattenvägarna ska komma med i ordinarie planeringsprocesser, men innan vi nått dit, blir det lite som en fotbollsplan där spelarna har varsitt projekt. En utvecklingsplattform kan bidra till att man behåller ögonen på bollen – hela vägen in i mål.

3.5.2 Källkritik

Dagens värld är onekligen komplex och det är inte konstigt att politiker inte kan ha tillräcklig kunskap och insikt i alla detaljer. Däremot är det olyckligt att konsten att fråga sig vem som har incitament att göra vad inte är mer utbredd.

Andemeningen i den första paragrafen i aktiebolagslagen är att ett aktiebolag syftar till att ge dess ägare avkastning. På samma sätt har de flesta branschföreningar som syfte att bevaka sina medlemmars ekonomiska intressen. Man kan därför inte ta för givet att näringslivet och föreningsvärlden automatiskt drivs av klimatomställningen. Vissa har dock uttalade mål och höga ambitioner att bidra på bästa sätt och också anpassa sin verksamhet utifrån en hållbar framtid. Flera goda exempel på detta återfinns bland referensgruppens medlemmar. Aktörer som har i uppgift att sträva efter att uppnå klimatmålen behöver lära sig att se skillnad på vem man bör lyssna till.

En utvecklingsplattform som uttalat styrs av klimatmål skulle kunna tillhandahålla värdefulla kunskapsunderlag i rätt tid till rätt aktör.

3.5.3 Systeminnovationens rollfördelning

Vinnaren på systeminnovationer är inte en enskild aktör utan hela samhället. Margaret Mead, människorättsaktivist och sociolog, yttrade en gång de bevingade orden: ”Tveka aldrig på att en liten grupp fokuserade, passionerade och drivna människor kan förändra världen. Det är de enda som någonsin har gjort det.”

Inom socialt företagande och sociala investeringar (impact investeringar) utgår man ifrån det som är bäst för samhället som helhet. SOCAP är en global serie konferenser med målet att just öka mängden

kapital som ägnas samhällets bästa. Deras årliga flagship event i San Francisco, som arrangerats sedan 2008, är den ledande sammankomsten för impact investerare och sociala entreprenörer.

Small Giant, som är ett av de mer omtalade begreppen från SOCAPs ordlista för medvetna företag, anses ha en stor katalyserande betydelse för samhällsinnovation. Begreppet definieras som "företag som väljer att vara *bra* istället för *stora*, genom att prioritera att ta hänsyn till flera olika intressenter framför tillväxt för tillväxtens skull".

Samtidigt händer det att liknande mindre aktörer får svårigheter att nå in i svenska strategiska innovationsprogram och dylika plattformar, trots att dessa är till för att fungera just tvärvetenskapligt med målet att skapa nya samhällsnyttiga innovationer.

När plattformar som det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden hindrar mindre verksamheter som t ex Vattenbussen att bli partner och involvera och engagera sig på ett djupare plan, motverkas alltså det egna syftet, enligt Small Giant-begreppet. Partnerskap och deltagande borde baseras på engagemang, referenser och på ett kvalitativt urval. Större och mindre aktörer lär båda tjäna på att verka tillsammans. När nu framtidens strategiska innovationsprogram ska designas bör detta uppmärksammas.

4 Slutsats och Förslag

Förstudien landar, baserat på ovanstående, i att det behövs och finns förutsättningar för en framgångsrik nationell oberoende utvecklingsplattform kring vattenvägen. Centralt är att utgöra en aktör som borgar för kontinuitet, stabilitet och uthållighet. Tvärgående plattformar fokuserade på specifika frågor kan bidra i omställningsarbetet och utgöra nyckeln till att justera det sociotekniska systemets regim.

4.1 Hur?

Utvecklingsnoden bör ha en organisationsform som inte riskerar att hindra verksamheten. Förslagsvis en *allmännyttig ideell förening* som baseras på transport- och klimatpolitiska mål med det långsiktiga ändamålet att bidra till:

- att samhällsresurserna används mer effektivt
- lösningar på systemutmaningar för den vattenburna trafiken
- att innovationer förverkligas, så att vattenvägarna kan bidra med hållbar mobilitet och ett smidigt resande.

Föreningens mål bör vara att driva på för att finna en lösning på systemfelen så att en omställning till emissionsfri kollektivtrafik på vattnet kan underlättas och påskyndas. Rätt organiserad bör plattformen kunna fokusera på flera samhällsutmaningar samtidigt, som till exempel ökad aktiv mobilitet, kortare reserelationer, nya cykellänkar, ökad integration mellan trafikslagen, överflyttning från land till sjö och från bilar till kollektivtrafik, att vattenburen persontrafik integreras bättre i samhällsplaneringen, ökad hållbarhet, samt positiva effekter på systemnivå.

På sikt är ambitionen att navet ska kunna inspirera till nya arbetssätt för samverkan mellan statliga myndigheter och ekosystemens övriga aktörer i syfte att påskynda innovation och omställning inom samhällets olika utmaningsområden.

4.2 Vem?

Att föreningen ska vara allmännyttig innebär även att förening ska vara öppen för alla som vill bli medlemmar. Målet är att attrahera flera progressiva aktörer, som menar allvar med att vi behöver arbeta för att uppnå uppsatta klimatmål. Helst aktörer med en god spridning över innovations- och värdekedjan. I basen bör Trafikverket finnas med i syfte att borga för vederhäftighet och öka föreningens trovärdighet. Föreningens styrelse bör innehålla representanter från såväl offentlig sektor som näringsliv och akademi/institut. Stadgar formuleras i samband med att föreningen bildas och dessa ska innehålla skrivelse om hur beslut ska fattas.

En positiv utveckling för samhället:

- Bättre affärsmöjligheter för marknaden
- Samverkansarenor och kunskapsunderlag för offentliga aktörer
- Säkerställd relevans för akademien
- Nya cykellänkar och ett bättre utbud för resenärerna
- Ett transporteffektivt samhälle



De aktörer som, förutom deltagarna i *Forum för vattenburen kollektivtrafik* och *Branschrådet*, nu är redo att medverka i en utvecklingsplattform för vattenvägen är:

ABB, Jörgen Karlsson, ABB
Candela Technology AB, Erik Eklund
Eco Sightseeing, Elias Nilsson
Eff3kt logistik, Jeppe D Larsen
Ekocharter, Sara Nordin, Jeppe D Larsen och Cajska Kask
Green City Ferries, Hans Thornell
Trafikverket Färjerederiet, Erik Froste

IVL Svenska Miljöinstitutet, Linda Styhre och Erik Fridell
KTH, Marina system, Karl Garne
Lighthouse, Åsa Burman
Sweco, Björn Sax Kaijser
2030-sekretariatet, Maria Stenström

Även Skärgårdsredarna är intresserade av att diskutera hur föreningen och en utvecklingsplattform kan samarbeta på bästa sätt för att skapa nytta.

4.3 Vad?

Den verksamhet som utvecklingsplattformen i första steget bör fokusera på är att kommunicera framtagen kunskap på ett enkelt och lättillgängligt sätt. Gärna korta filmer, visualiseringar och infographics, agera kunskapscentrum och kommunikationsplattform för erfarenhetsutbyte, kunskapshöjning och samarbete kring utveckling av hållbara vattenburna resor och mobilitet. Målgruppen utgörs i första hand av politiker på nationell och regional nivå, och i andra av samhälls- och trafikplanerare på nationell, regional och lokal nivå. Centralt blir att kommunicera, verbalisera och visualisera innehållet på mottagarnas villkor.

Relevanta tematiska konferenser bör arrangeras årligen, men lika viktigt är att agera tvärs alla andra initiativ som görs och interagera med närliggande plattformar och på utomstående konferenser där frågan om vattenburen persontrafik borde finnas med. Exempel på detta är Kollektivtrafikdagen i arrangemang av Trafikforum, Persontrafikmässan vartannat år, samt K2 och Rådslagets framåtblickande konferenser.

Genom att bygga allianser med relevanta och tidigare nämnda samverkansplattformar som Lighthouse, 2030-sekretariatet, Svensk Sjöfart, Maritimt Forum, Svensk kollektivtrafik, Region Stockholms Cykelkansli, Samtrafiken, Handelskammare, Power Circle, Electromobility Center, Elektrifieringspakten, Vätgas Sverige, Skärgårdsredarna, SMTF och andra plattformar för t ex kombinerad mobilitet och bytespunktsutveckling kan utvecklingsplattformen förmera sina insatser i syfte att säkerställa av vattenvägens perspektiv inte tappas bort. Aktiva allianser medför också att plattformen får en kontinuerlig omvärldsbevakning som gagnar förståelsen av parallella förändringsrörelser.

Kring specifika nyckelfrågor, där man konstaterat gemensamma intressen, kan det också vara intressant att utbilda ambassadörer på andra plattformar, som kan bevaka utvecklingsplattformens intressen när vi inte är där.

Allt som kommuniceras ska vara vederhäftigt och seriöst, bygga på tidigare framtagen kunskap eller nytutgiven statistik. Kunskap från Fol-projekt, och från plattformens akademiska representanter och

institut, ska arbetas om för att bli mer lättillgänglig och passa föreningens målgrupper. I motsatt riktning ska relevanta forskningsfrågor som blir tydliga genom utvecklingsplattformens arbete, föras vidare till föreningens forskningsmedlemmar. På så sätt skapas en långsiktighet och ett gränssnitt att lämna över stafettspinnen mellan forskning och innovation, samtidigt som relevansen i det som forskas på kan säkras.

Professionella upphandlingar och en god kunskap om vad som går att göra hos upphandlande myndigheter är avgörande för att driva på utvecklingen. Därför ska utvecklingsplattformen fortsätta driva tidigare nämnda *Branschråd* med upphandlingsfrågan i centrum. Plattformens näringslivsrepresentanter kommer beredas möjlighet att höja kunskapen om befintliga klimatsmarta lösningar direkt till upphandlarna. I detta arbete kommer även Skärgårdsredarna att involveras för att få en god spridning till den breda marknaden.

Utvecklingsplattformen bör också driva *Forum för vattenburen kollektivtrafik* vidare då detta samlar statliga och regionala representanter för ömsesidigt lärande, nätverksbyggande och ökad samverkan.

Sist men inte minst är det avgörande att driva frågan i traditionell media och sociala medier, eftersom opinionen i sin tur påverkar politikerna.

Konkreta exempel på aktiviteter och insatser är opinionsbildning, seminarium med Riksdagens Maritima nätverk, rundabordssamtal, besvarande av relevanta remisser i Västra Götalandsregionen och Region Stockholm, debattartiklar, tillhandahålla kunskapsunderlag, vägledningar och fakta för kommuner, samt framtagning av lättillgänglig information såsom korta filmer och kortfattade informationsbroschyrer. Bland nyckelfrågorna är förstås att energiskatten på el för fartyg på <400 bruttoton ska bort snarast möjligt. Övriga frågor och vilken prioritet de ska ha beslutas lämpligen av föreningen när den är på plats.

4.4 Hur länge?

Förstudiens förslag är att Utvecklingsplattformen startar med tre år och att verksamheten utvärderas längs vägen med en option på förlängning om behov anses föreligga.

4.5 Finansiering

Medlemmarna i *Forum för vattenburen kollektivtrafik* poängterar att det krävs resurser hos en Utvecklingsplattform för att skapa verkstad och att det borde gå att söka medel för att bidra till att de transportpolitiska medlen uppnås. Även deltagande aktörer från näringslivet och akademi, som i första hand bidrar med sin tid, bör kunna bidra med viss finansiering. Vi vill dock peka på att kommersiella verksamheter i uppstartsfas har ett generellt likviditetsproblem och samtidigt ett otal områden som behöver finansiering för att få det hela att flyta. Trafikverket bör kunna borgen för en helhet medan Sjöfartsverket kan bidra med mer specifik kunskap.

Förslaget är en stafflad årsavgiftsskala beroende på omsättning och hur väl etablerad verksamheten är. För myndigheter föreslås en fast årsavgift. Vid sidan om detta krävs medel från utvecklings- eller innovationsfonder.

Utvecklingsplattform Vattenvägen behövs och förutsatt att plattformens arbete kan samfinansieras från näringslivet, Trafikverket och andra offentliga aktörer så finns goda förutsättningar att uppnå eftersträvarade systemeffekter.

Vem som tjänar på att vattenvägen får en tydligare plats i planeringsprocessen beror på var i utvecklingskedjan man befinner sig. Teknikutvecklare, varv, redare och möjligen operatörer ligger i en tidigare fas, medan de som behöver den faktiska tillgängligheten såsom fastighetssektorn,

besöksnäringen och kommuner ser sina vinster först när ny trafik är igång. Det perspektivet kan vara relevant när det övervägs varifrån finansieringen kan komma.

4.6 Nyttiggörande och resultatspridning

Som mottagare av resultaten från denna förstudie prioriterades vid ansökningstillfället de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Givet studiens resultat, föreslår vi dock en modifiering och breddning av målgruppen till att vid sidan om ansvariga för kollektivtrafiken inbegripa även Regeringskansliet, Nationell samordnare för godssjöfart Björn Garberg, Trafikverkets regionala representanter, samt regionala enheter för utveckling/utbildning/innovation i Region Stockholm och Västra Götalandsregionen.

Efter förstudiens avslutande planeras en gemensam resultatspridning tillsammans med handledare Marielle Svan från Trafikverket inkluderande gemensamma studiebesök i Göteborg och Stockholm. Även Regeringskansliet kommer att få ta del av förstudiens slutsatser vid gemensamt möte. Ambitionen är också att följa upp genomfört möte med infrastrukturministerns politiskt sakkunnige.

5 Bakgrund

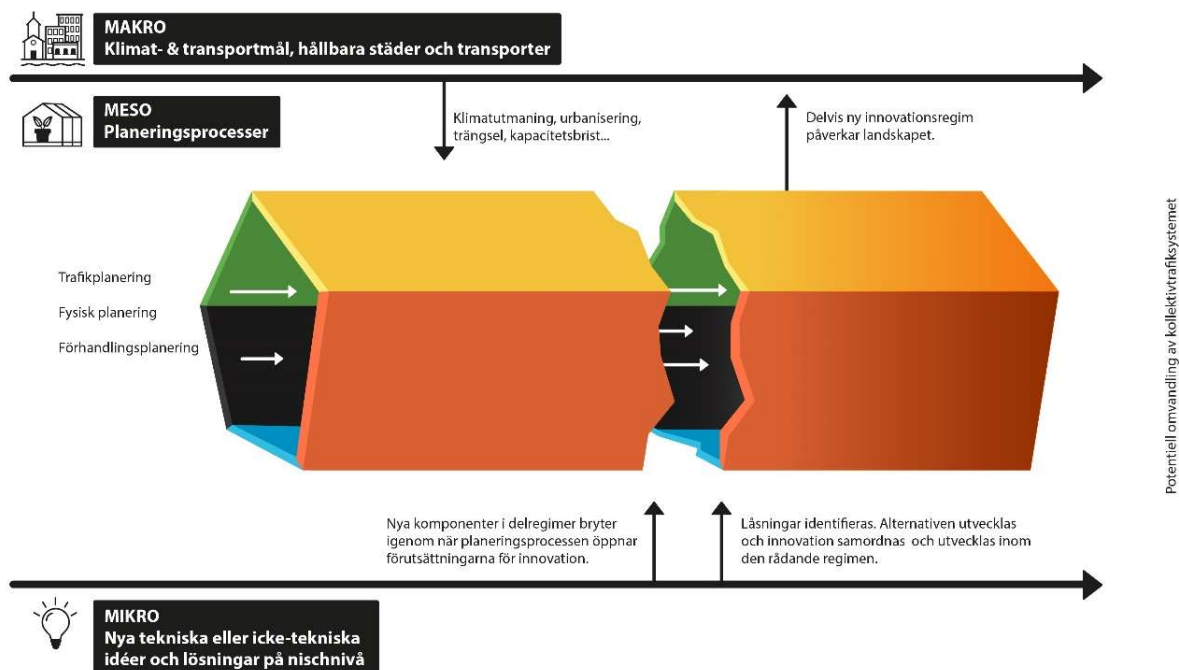
Bakgrunden till denna förstudie är de systemhinder som identifierats i kombination med insikten att ingen enskild aktör – inte ens de regionala kollektivtrafikmyndigheterna – kan undanröja beskrivna systemhinder på egen hand. Det finns ett uttalat behov av att arbeta tillsammans för att komma vidare, MEN ingen aktör har incitament att ta taktpinnen (och ej heller det uttalade ansvaret att göra så). Därmed riskerar samhället att gå miste om den potential som vattenvägarna har att bidra med utrymmeseffektiva, hållbara transporter och beteendeförändringar hos resenärerna.

Initiativet till utvecklingsplattformen kom ifrån näringslivet och akademien i samarbete, efter en rad dialoger och samverkansmöten under våren 2021, där även Västtrafik och Trafikförvaltningen i Region Stockholm medverkade. Flera av parterna upplevde att omställningen av sjöburen persontransport går för sakta och att det skulle behövas en oberoende samverkansarena, som kunde driva frågor som tenderar att falla mellan stolarna.

Parallellt med förstudien har samma gruppering arbetat med en parallell FoI-ansökan som adresserar mer avgränsade forskningsfrågor kring trafikplanering, resandeprognoiser, LCA-analyser och styrmedel. Detta projekt fick under hösten 2021 Trafikverkets godkännande i steg 1 så kallad TGO och full projektbeskrivning skickas nu in till sjöfartsportföljen i månadskiftet mars/april.

5.1 Snabbgenomgång av relevant systemvetenskap

Forskningsprojektet FLYT (Ulfvengren et al, 2020) satte kollektivtrafiksystemets innovationsförmåga under luppen och identifierade med systemvetenskapen som bakgrund alltså en rad systemhinder och låsningar, som omgärdar mobilitetslösningar som inte är lika etablerade som den traditionella buss och spårvägstrafiken. Även om vattneburen trafik kan anses etablerad ur bemärkelsen att vi rest via vattenvägen långt innan vi byggde asfalterade vägar eller spår, så klassas vattenvägen i FLYT-utredningen som varandes "icke-etablerad" baserat på hur kollektivtrafikens sociotekniska system av idag är uppbyggt.



Figur 4. Bilden beskriver ett typiskt sociotekniskt system och dess regim. De olikfärgade "väggarna" i det illustrerade röret utgör olika delregimer.

Kollektivtrafiksystemet är ett väletablerat och moget stort sociotekniskt system, vilket gör det robust och tillförlitligt (för de etablerade trafikslagen). Det innebär samtidigt, enligt vetenskapen, att systemet är i en stagnationsfas och därför svårare att förändra, vilket hindrar den nödvändiga utvecklingen mot ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Den regim som med tiden utvecklats inom kollektivtrafiksystemet (inklusive regelverk, planeringsprocesser, modeller, verktyg, samhällsekonomiska kalkyler etc) fungerar väl för utveckling av det etablerade genom att det skyddar systemet. Det stabiliserar och bevarar de etablerade lösningarna, men stänger samtidigt ute icke-etablerade lösningar, som exempelvis den vattenburna trafiken. Fram tills för bara tio år sedan hade vattenvägen främst funktionen att tillhandahålla tillgänglighet till öar i skärgården, inte kapacitetsstark pendlingstrafik. Det saknas helt enkelt modeller och metoder som ger stöd för att prova alternativ utanför de gängse etablerade ramarna, samtidigt som ett antal faktiska hinder också kan identifieras.

Alla system har en inneboende tröghet mot all förändring utom sin egen expansion. För att vi ska klara omställningen till ett hållbart samhälle behöver det mångfacetterade komplexa systemet förnyas och förändras. Det gäller inte bara kollektivtrafiken. Förändringsarbetet underlättas på marknader där det redan finns tunga etablerade aktörer med ambitioner att skaffa sig konkurrensfördelar genom hållbarhetsarbetet. Förstudien har samlat de flesta av marknadens progressiva aktörer i det här hänseendet. Sammanfattningsvis behövs en systemförändring. Det behövs systeminnovation.



Figur 5. Mogna sociotekniska system kan jämföras med gamla hundar. Pålitliga och stabila, men kanske inte så lätta att lära nya saker.

5.2 Syfte

Förstudiens syfte har varit att **undersöka möjligheterna att etablera** en nationell utvecklingsplattform för vattenburen persontrafik i inre vatten och **vad ett oberoende nav av detta slag skulle kunna bidra med.**

Detta mot bakgrund av de tidigare nämnda identifierade systemhinder (Ulfvengren et al, 2020), som inte är utforskade och som i dagsläget inte tas om hand av någon part.

Baserat på att FLYT-projektet belyste och drog sina slutsatser från Region Stockholm är det bitvis en större tyngd mot Stockholmsperspektivet i förstudien, men Västtrafiks representant vittnar löpande om motsvarande problematik i Västra Götalandsregionen.

5.3 Mål

Projektets övergripande mål:

1. att **samla aktörer** från hela innovationskedjan för att ta ett **långsiktigt, samlat och strukturerat grepp** om systemfrågorna som omgärdar den vattenburna kollektivtrafiken och därigenom förbereda för att skapa samsyn, ta fram en handlingsplan och initiera relevanta åtgärder.
2. att i förlängningen möjliggöra fördjupad och långsiktig **kunskapsutveckling** kring hur persontrafik till sjöss kan bistå i att avlasta hårt ansträngd infrastruktur på land (jämför tåglägen i regional tågplan).
3. att **säkra och utveckla** följande **redan etablerade**, men nu pausade, **samverkansforum**, för att **säkerställa kontinuitet och att kunskap inte tappas bort**:
 - a) Forum för vattenburen kollektivtrafik, som är en sammanslutning av strategiska samhällsplanerare från nationell, regional och lokal nivå, och som syftar till att integrera sjötrafiken i ordinarie planeringsprocesser och att få in den vattenburna trafiken i tidiga planeringsskeden.
 - b) Branschråd för persontrafik till sjöss, med upphandlande aktörer, samt syftet att effektivisera upphandlingen av sjötrafik med adekvat kravställande och påskynda omställningen till en fossilfri persontrafik till sjöss.
4. att ta fram **förslag på hur en oberoende utvecklingsplattform** skulle kunna **fungera och realiseras**.

Vid sidan om övergripande mål har förstudien varit ämnad att resultera i några konkreta leverabler:

1. Ett mer lättkommunicerat material av definierade systemhinder (Ulfvengren et al, 2020) för spridning, bättre samsyn kring rådande systemlösningar och förslag på relevanta åtgärder.
2. Ett genomfört möte med samhällsplanerarna i *Forum för vattenburen kollektivtrafik*.
3. Ett genomfört möte med *Branschrådets* medlemmar med fokus på upphandlingsfrågan.
4. Utveckling av ett parallellt Fol-förslag och ansökan till Trafikverket för arbetspaket som svarar mot mer konkreta och specifika kunskapsluckor kring den vattenburna trafiken i samarbete med partners från akademi, institut och konsultsektorn.
5. Ett förslag på hur ett oberoende utvecklingsnav för den vattenburna kollektivtrafiken skulle kunna fungera och realiseras, samt en delvis redan namngiven bred gruppering med partners som skulle kunna ta tag i att skapa samsyn, handlingsplan och konkreta åtgärder.

5.4 Metod

Förstudien bygger på dialoger, samverkan, workshops och konsten att tänka tillsammans för att skapa konstruktiv nytta, litteraturstudier, ett iterativt arbetssätt och kontinuerlig erfarenhetsåterföring och analys. Inriktningen har varit målfokuserad med ständiga ifrågasättanden bakåt huruvida det finns en smidigare väg framåt.

Utgångspunkten togs i de utmaningar som bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommunicerade och i de avsiktsförklaringar som projektgruppens övriga engagerade deltagare formulerade under våren 2021.

Under förstudiens gång har dialoger med projektorganisationens medlemmar byggts på nya intressenters perspektiv, genom gruppmöten och workshops med deltagarna i *Forum för vattenburen kollektivtrafik* och i *Branschrådet*. Utöver det har andra externa intressenter identifierats och involverats i arbetet i syfte att få en ännu mer heltäckande bild och lyssna in eventuella krav och

förväntningar i relation till idén om en oberoende utvecklingsplattform. Bland dessa finns bland annat representanter för följande organisationer: K2, Rådslaget, Transitio, Strömma, nätverk för investerare och affärsänglar, Infrastrukturdepartementet, Svensk Sjöfart, Maritimt Forum, Skärgårdsredarna med flera.

Arbetet har utgått ifrån synsättet att resenären så att säga har "vetorätt" för hur hen väljer att resa, vilket innebär att resenärsattraktiviteten i systemlösningarna är central. Vidare har fokus legat på hur vattenvägen som infrastrukturresurs kan användas bättre, då det finns en uttalad ambition att använda, vårda och förvalta det transportsystem vi har på bästa sätt. Genom att bättre utnyttja vattenvägarna kan förutsättningarna att gå och cykla uppmuntras genom nya resvägar, synergier med kombinerad mobilitet och högre grad av digitala lösningar.

Förstudien vada systemgränser (som har varit nödvändiga) får så klart konsekvenser för vilken detaljeringsnivå som har kunnat hållas inom projektet. I fokus är bredd snarare än djup i syfte att få syn på de större penseldragen och helheterna – samt deras orsaker, konsekvenser och eventuella lämpliga åtgärder för arbetet framåt.

Förstudien har samverkat med andra relevanta parallella projekt så som Ecoloops *Urbana kajer* och ABBs *Remote Operation Center (ROC)* för Skärgårdstrafik. Programmet i oktober för *Forum för vattenburen kollektivtrafik* inkluderade ett föredrag av Ecoloops Maria Johansson och påföljande diskussioner. Senare i november hölls ett digitalt möte med kollegor på ABB avseende värden och intressenter som kunde tänkas vara relevanta för ROC-projektet, ett projekt med fokus på hur digitaliseringen kan bidra med ständiga förbättringar i omställningen inom skärgårdstrafiken.

Med vattenburen kollektivtrafik i detta projekt avses både turlistebunden båttrafik så som Trafikanalys mäter den i sin statistik om regional linjetrafik (vilken inkluderar all båttrafik oavsett reseärende så länge den går på turlista och så länge trafiken rapporterats in) <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/>, men även icke-turlistebunden besöksnäringstrafik.

5.5 Projektorganisation

The infographic features a list of project organization members in two columns, set against a background of blue water ripples. A white banner with the text "För bättre flyt i trafiken" is repeated across the middle. At the bottom, a red banner contains the text "Nytt Fol-projekt kring persontrafik till sjöss stöttas av Trafikverket!".

- Trafikverket Färjerederiet
- ABB (Marine & Ports)
- Candela Speed Boat
- Eco Sightseeing
- Eko-Charter
- Green CityFerries
- RKM
- IVL Svenska Miljöinstitutet
- Sweco
- KTH (Marina system)
- Lighthouse
- 2030-sekretariatet
- Leena Tegevi & Nina Yngve
- Vattenbussen

För bättre flyt i trafiken • För bättre flyt i trafiken • För bättre flyt i trafiken • För bättre flyt i trafiken

**UTVECKLINGSPLATTFORM
VATTENVÄGEN**

Nytt Fol-projekt kring persontrafik till sjöss stöttas av Trafikverket!

Figur 6. Projektorganisationens medlemmar har medverkat engagerat och löpande gjort sig tillgängliga för avstämningar.

5.5.1 Styrgrupp

Projektet har letts av en styrgrupp bestående av Erik Froste, rederichef för Trafikverket Färjerederiet, Leena Tegevi, senior rådgivare med lång erfarenhet från branschen, Linda Styhre, forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet och Susanna Hall Kihl, grundare av Vattenbussen.

Trafikverkets Marielle Svan, Strategisk Planering, har löpande följt och interagerat med förstudien, samt medverkat på centrala möten med t ex infrastrukturdepartementet och Trafikverkets regionala representanter. Nina Yngve, (deltid på Skärgårdsredarna), har bistått med praktiska insatser kring Branschrådet.

5.5.2 Rådgivande grupp

Centralt för projektet har varit att lyssna in perspektiv från Trafikförvaltningen Region Stockholm och Västtrafik, då dessa förvaltningar/bolag till regionala kollektivtrafikmyndigheter, är de som ansvarar för vattenvägarnas utnyttjande vad gäller persontrafik, enligt alla andra aktörer i samhället. För att kunna skapa ETT gränssnitt gentemot resenärerna är samordning med kollektivtrafikmyndigheternas förvaltning/bolag helt avgörande och eventuella innovationer kommer troligen att involvera RKM.

Krafter från akademi, institut och konsultbolag har representerats av Ebba Larsson (som dessvärre gick vidare till annan arbetsplats efter ungefär halva projektiden) och Björn Sax Kaijser på Sweco, Karl Garne på KTH, och Linda Styhre på IVL Svenska Miljöinstitutet med kollegor. Här finns en ambition att löpande dela kunskap, ge tillgång till varandras nätverk och på så sätt öka relevansen av framtida FoU-ansökningar på området. Även representanter från Trivector och Ecoloop har involverats i syfte att utveckla det parallella mer avgränsade forskningsprojekt, som lämnar in sin projektbeskrivning till Sjöfartsportföljen i månadsskiftet mars/april.

5.5.3 Referensgrupp

Progressiva aktörer för en snabbare omställning av fartygstrafiken har löpande medverkat i dialog och gruppmöten med sin kompetens och som bollplank. Dessa är Jörgen Karlsson, ABB, Erik Eklund, Candela Technology AB, Elias Nilsson, Ecosightseeing, Cajsa Kask, Jeppe D Larsen och Sara Nordin, Eko-Charter, samt Hans Thornell, Green City Ferries.

5.5.4 Övriga

Vidare har Åsa Burman från Lighthouse och Maria Stenström från 2030-kansliet stöttat arbetet med löpande medverkan och information kring närliggande relevanta frågor. Konstruktiv dialog och samverkan har kontinuerligt hållits med Trafikverkets handledare Marielle Svan. Slutligen har Mälardalsrådet möjliggjort resultatspridning i samband med ett publikt maritimt möte den 3 december 2021 i Kollektivtrafikens hus där politiska företrädare och yrkesrepresentanter möttes. Förstudiens arbete påannonserades också i samband med Mälartinget där 350 politiker deltog den 2 september.

Vad gäller nationell samordnare för sjöfart, Björn Garberg, meddelade han tidigt i förstudien att hans fokus kommer att ligga på kärnan i den nationella samordnarens uppdrag dvs på godstrafiken och inte på persontrafik. Perspektivet kring kapacitet i transportsystemet har ändå funnits med.

