

Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen

Intervjustudie

Johan Strandberg och Sara Alongi Skenhall
B2193
Juni 2014

Rapporten godkänd:
2014-06-04



Björne Olsson
Enhetschef

<p>Organisation IVL Svenska Miljöinstitutet AB</p>	<p>Rapportsammanfattning</p>
<p>Adress Box 21060 100 31 Stockholm</p>	<p>Projekttitel Förutsättningarna för en miljövänlig kollektivtrafik på vatten i stockholmsregionen</p>
<p>Telefonnr 08-598 563 00</p>	<p>Anslagsgivare för projektet Länsstyrelsen i Stockholms län och Strömme Turism & Sjöfart</p>
<p>Rapportförfattare Johan Strandberg, Sara Alongi Skenhall</p>	
<p>Rapporttitel och undertitel Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen - Intervjustudie</p>	
<p>Sammanfattning Kollektivtrafik på vatten är en fråga som diskuterats under många år i Stockholm, utan att för den skull leda till något genomförande av en storskalig sådan. Inom ramen för projektet har förutsättningarna för en hållbar kollektivtrafik utretts. I denna rapport redogörs för de intervjuer som genomförts med sakägare kring kollektivtrafik på vatten. Respondenterna har svarat på vad vi behöver uppnå för att trafiken ska bli hållbar ur alla tre hållbarhetsdimensioner, samt vilka hinder som har gjort att vi inte är där idag. De punkter där flest respondenter varit eniga under intervjuerna är för det första att man anser att det saknats politisk vilja för att få till stånd en hållbar kollektivtrafik på vatten. Orsaken till detta är i huvudsak att man från politiskt håll inte trott att den har verklig kapacitetshöjande effekt för kollektivtrafiksystemet i stort. För det andra menar man att ett nytt och modernt tonnage som uppfyller dagens krav inom miljöhänsyn, tillgänglighet och effektivitet måste tas i bruk för att kunna göra det konkurrenskraftigt. För det tredje pekar många på att breda överenskommelser måste komma till stånd mellan politiska partier samt mellan kommuner och landsting, men att ingen hittills tagit ledningen för detta.</p>	
<p>Nyckelord samt ev. anknytning till geografiskt område eller näringsgren Stockholm, kollektivtrafik, vattenvägar</p>	
<p>Bibliografiska uppgifter IVL Rapport B2193</p>	
<p>Rapporten beställs via Hemsida: www.ivl.se, fax 08-598 563 90, eller via IVL, Box 21060, 100 31 Stockholm</p>	

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	2
2	Mål och syfte	2
3	Avgränsningar	2
4	Metod	3
5	Bakgrund.....	3
6	Önskade effekter.....	6
6.1	Miljö	6
6.2	Ekonomi.....	7
6.3	Socialt.....	7
7	Hinder	9
7.1	Politiska.....	9
7.2	Ekonomiska	10
7.3	Sociala	10
7.4	Tekniska.....	11
7.5	Rättsliga.....	11
7.6	Miljömässiga.....	12
8	Föreslagna åtgärder.....	13
8.1	Miljömässig hållbarhet	13
8.2	Ekonomisk	14
8.3	Social hållbarhet.....	17
9	Utredarnas reflektioner och rekommendationer.....	18
10	Respondenter	20

1 Inledning

Denna rapport utgör en sammanställning av intervjuer utförda med sakägare kring kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen. Intervjuerna har genomförts under april och maj månad 2014.

Projektet kommer att leda till tre olika leveranser:

1. Rapporten ”Förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen - Intervjustudie” (denna).
2. Gemensamt visionsdokument för berörda sakägare.
3. Effektlögik som pekar ut vilka insatser som behöver göras för att nå den gemensamma visionen.

Projektet har finansierats av länsstyrelsen i Stockholms län med medfinansiering från Strömme Turism & Sjöfart AB.

2 Mål och syfte

Målet med projektet var att sammanställa sakägarnas bild av förutsättningarna för hållbar kollektivtrafik i Stockholmsregionen, hitta överlapp i ambitioner och utifrån dessa sätta samman ett gemensamt visionsdokument och slutligen skapa en effektlögik över vad som behöver genomföras för att nå en gemensam vision.

Ett viktigt syfte med projektet är att det ska kunna utgöra en plattform oavsett om det är för att bygga vidare på inför kommande utlysningar i Europeiska unionens regionala strukturfondsprogram, eller i Europeiska unionens ramprogram för forskning, Horizon 2020, som har bäring på marina transporter.

3 Avgränsningar

IVL har inom ramen för det här projektet inte genomfört några egna analyser av en tänkt kollektivtrafik på vatten, utan det utgör en sammanställning av respondenternas synpunkter och uppgifter. Dessa har i regel inte faktagranskats utan återges som de berättats.

Kollektivtrafik på vatten tolkas i det här projektet som: ”trafik på vatten som används av människor för daglig transport, exempelvis för att ta sig till och från arbetet”. Skärgårdstrafik för fastboende, sommarboende eller turism ingår inte. Ingen specifik geografisk avgränsning gjordes i denna studie, utan denna kommer istället som ett resultat av vad som uppfattas som möjligt med avseende på tid och tillgång.

4 Metod

Intervjustudien genomfördes genom att identifiera sakägare med anknytning till kollektivtrafik på vatten, tillsammans med branschfolk. Listan med sakägare kompletterades allteftersom nya namn kom fram under intervjuerna. Personer fanns på listan vilka inte svarat på upprepad förfrågan och då har intervju inte kunnat genomföras.

Under själva intervjun ombads sakägarna att svara på fem öppna frågor, kring vilka en diskussion hölls:

- Tycker du att det skulle vara bra med en hållbar kollektivtrafik på vatten?
- Vad anser du har gjort att vi inte har det idag?
- Vad skulle man behöva åstadkomma för att göra trafiken miljömässigt vettig?
- Vad skulle man behöva åstadkomma för att göra trafiken ekonomiskt sund?
- Vad skulle man behöva åstadkomma för att göra trafiken socialt bärkraftig?

5 Bakgrund

Stockholm har alltid varit en vattenstad med historiska rötter i sjöfart. I modern tid har detta övergått till en kärlek för skärgården, där båtåkandet varit något av en upplevelse, för både stockholmare och besökare. Det är först det senaste decenniet som frågan om båtåkande av praktiska skäl i stor skala kommit upp, och som en del av transportsystemet i stort. Nedan sammanfattas huvuddragen av det som hänt inom området.

Strömma Kanalbolag körde Tappströmspendeln mellan Ekerö och Stadshuskajen under ca 5 år på 90-talet med stöd av landstinget, men sedan fördelades subventionsmedlem om och linjen drogs in när Ekerövägen hade byggts ut. Spadab-pendeln till Stora Essingen gick i Strömmas regi under mer än 10 år, och var finansierat av framförallt Spadab. Vid millennieskiftet diskuterades en båtlinje¹ från bl.a. Nacka in till city, med en biogasdriven färja, linjen kom inte längre än till planeringsstadiet på grund av juridiska och finansiella hinder, samt bristande samverkan mellan kommuner, landsting och trafikbolag. Därefter kom initiativet för ett pilotprojekt kallat Sjöbussen som skulle testa korta sjöresor på Stockholms inre vattenvägar, gärna med eldrivna båtar, det genomfördes dock aldrig. Efter det har flera initiativ och utredningar gjorts, utan att något system kommit i drift, är slutsatserna om skälen till detta har varierat.

När man byggde Hammarby Sjöstad infördes en pendelbåt över Hammarbysjön, då detta var mer lönsamt att bygga än en bro. Färd med båtarna är gratis och har finansierats av byggherrarna i området.

År 2005 skrevs PM:et ”Båtpendling på inre vattenvägar” av Regionplane- och trafiknämnden på uppdrag av Landstingsfullmäktige, som undersökte möjligheterna för

¹ Stockholm Stad (2002). Slutrapport Dnr 193/2000-74 Biogasfärja.

båtpendling i Stockholm². En av linjerna var från Hammarby Sjöstad till Nybroviken, men man ansåg att i och med att Tvärbanan skulle dras till Slussens så skulle efterfrågan på en sådan färja vara alldeles för låg. Rapporten drog den generella slutsatsen att en utveckling av båttrafiken är avhängig antalet fritids- och besöksresande, då båttrafik för arbetsresor inte ansågs samhällsekonomiskt lönsamt.

Projektet SjöVägen har sedan 2010 testat en pendelbåtlinje som möjliggör resande mellan Nacka och Stockholms City, med sträckning från Frihamnen. Linjen har blivit populär, körs med befintliga båtar och kan bara ta cyklar i mån av plats. Skillnaden mot andra båtlinjer i Stockholm är att resenärerna kan åka på SL-kortet. Testperioden har förlängts flera gånger och är fortfarande i drift, men driften är övertagen av Rederiaktiebolaget Ballerina sedan april 2013.

Stockholms åtgärdsplan³ för klimat och energi 2012-2015 anger att man bör utreda möjligheterna i staden att utöka båtpendling. Båtpendling kan vara attraktivt i sjönära lägen, utöka kapaciteten och avlasta övriga trafikslag samt underlätta cyklandet. Men det ställs krav på turtäthet och integrering med övrig kollektivtrafik.

År 2011, i rapporten "Arbetspendling i storstadsregioner" från Trafikanalys⁴, konstateras att sjötrafiken inte är en integrerad del av transportsystemet idag, men att det finns potential att avlasta den hårt belastade kollektivtrafiken i Stockholm. Dock råder det bristande samordning mellan aktörer och ansvarsfördelning, samt koordinering av infrastruktur.

I januari 2012 publicerade SL en utredning om försök med nya pendelbåtlinjer på Stockholms inre vatten, på uppdrag av Trafiknämnden⁵. Utredningen är omfattande och föreslog två testlinjer för pendelbåtstrafik: Hammarby Sjö – Nybrokajen och Nybrokajen – Nacka – Lidingö – Frihamnen. Dessa två linjer ansågs ha potential att kunna samordnas med övrig kollektivtrafik och skapa vinster i restid samt avlasta Saltsjö-Mälarsnittet som belastas hårt landvägen. Utredningen påpekade dock att det inte är önskvärt att locka resenärer från buss- och spårtrafik till båttrafik, på grund av klimatskäl och de relativt höga utsläppen från dagens tonnage. Under 2012 publicerades även Trafikverkets utredning av kapacitetshöjande åtgärder,⁶ i denna nämns att mer tyngd måste ges till nyttjande av vattenvägar för att avlasta landtrafiken. Det framgår också att det måste ske en integrering med den övriga kollektivtrafiken på land.

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft 2012, den sätter resenären i centrum och reglerar tydligare ansvaret för kommun och landsting gällande regional kollektivtrafik. Under 2013 kom ett tillägg som gör att även kollektivtrafik på vatten innefattas i lagen. När Trafikförvaltningen skapades och SL och Waxholmsbolaget gick in där under skapades

² Regionplane- och trafikkontoret (2005). PM 3:2005 Båtpendling på inre vattenvägar.

³ Stockholm Stad (2012). Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, Med utblick till 2030.

⁴ Trafikanalys (2011). Rapport 2011:3 Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.

⁵ SL (2011). Förslag på försök med nya pendelbåtlinjer på Stockholms inre vatten, PM SL-2011-05172.

⁶ Trafikverket (2012). Sammanfattning huvudrapport. 2012:101 Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.

förutsättningar för att inkorporera kollektivtrafik på vatten i den övriga trafikplaneringen. Från 2014 är även Sjötrafikenheten en del av Trafikförvaltningen. Tidigare var Mälaren inte inkluderad då Waxholmsbolaget stod för trafik i Saltsjön, och SL för trafik på landvägar, men nu är detta åtminstone administrativt inkluderat.

Vattenbussen AB har i flera år jobbat med frågan om nyttjande av vattenvägar, bl.a. genom ett omfattande arbete med att göra omvärlds- och aktörsanalys för båtpendling i Stockholm. Arbetet har mynnat ut i flera projekt och initiativ såsom ”Koll på vatten”, ”Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar”, ”Vattenvägen 365”. Samverkansforum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar arbetar med att säkerställa att även vattenvägarna räknas in när kollektivtrafik och resande planeras i storstadsregioner.

Trafikanalys som är en statlig myndighet, publicerade under 2013 även rapporten ”Båtpendling för ökad kapacitet”⁷, som fokuserar på just den avlastande och kapacitetsökande effekt båtpendling skulle kunna ha i Stockholm. Rapporten omfattar även samhällsekonomiska beräkningar. Analysen konstaterar att båt skulle vara lönsamt men det krävs att man analyserar var i systemet detta trafikslag skulle ha bäst effekt. Under 2013 kom även det regionala trafikförsörjningsprogrammet från Landstinget⁸, som tydligt beskriver de olika roller som en båtpendling kan ha i regionen, till exempel för att förbättra kollektivtrafiksystemet.

Under 2015 planeras trafikstart för en pendelbåt mellan Söder Mälarstrand och Klara Mälarstrand. Man planerar även att sätta in en elbåt i Sjövägens linjesträckning. Detta är beslut tagna av Trafiknämnden i Landstinget. Ytterligare en testlinje från Solna till Riddarfjärden är planerad. Dock kommer flera hållplatser att dras in då det inte blivit klart med finansiering av anpassning av brygga och kaj. Under intervjuerna framkom även att SL och Sjöfartsverket nu genomför en inventering av brygglägen i Stockholm samt utför djupmätningar.

⁷ Trafikanalys (2013). Rapport 2013:8 Båtpendling för ökad kapacitet.

⁸ Trafiknämnden, SLL (2013). Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Kollektivtrafik på vatten, Stockholms läns landsting.

6 Önskade effekter

Ett övergripande antagande inför analysen var att ett framtida system för pendlingstrafik på vatten måste vara hållbart enligt alla tre hållbarhetsdimensioner för att komma till stånd. En komplicerande faktor är att det inte finns något som är ”hållbart” per definition, utan det är i mångt och mycket subjektiva bedömningar ur olika perspektiv. Eftersom pendlingsbåtarna kommer att beröra många olika människor och organisationer måste man därför lägga ihop de olika bilderna av hållbarhet för att ge något som kan accepteras av alla.

Under intervjuerna tillfrågades respondenterna vilka egenskaper en hållbar kollektivtrafik på vatten ska ha, med avseende på de tre olika dimensionerna. Alltså vad man behöver åstadkomma för att den ska uppfattas som hållbar. Svaren som gavs var ofta fokuserade på vilken teknik som man anser krävs, snarare än de mål eller effekter man önskar att tekniken ska bidra till. Som ett exempel kan nämnas att en person sa att ”skroven måste vara gjorda av kolfiber”, detta för att skrovet på båten ska bli lättare, för att det i sin tur leder till lägre energianvändning vilket är positivt för både ekonomi och miljö. I det här avsnittet finns de effekter som lyfts upp av respondenterna, vilket i exemplet med kolfiberskrov blir minskad klimatpåverkan och lägre driftskostnad. Under avsnittet ”Föreslagna åtgärder” återfinns de tekniker eller andra åtgärder som kom upp under diskussionerna.

Ingen av respondenterna, oavsett partifärg, var motståndare till en ”hållbar” kollektivtrafik på vatten. Frågan är bara hur väl de olika aktörernas bild av hållbarhet stämmer överens.

6.1 Miljö

Det vanligaste svaret på vad som behöver uppnås inom miljöområdet är minskade koldioxidutsläpp, för att genom detta bidra till att regionen ska kunna nå sina klimatmål. Det finns tre olika versioner på vad minskade koldioxid relateras till: 1) minskningen inbegriper hela transportsystemet inklusive bilåkare, vilka tack vare en kapacitetshöjning i kollektivtrafiksystemet kommer att välja detta framför bilen och därmed minskar koldioxidutsläppen, 2) minskningen sker i jämförelse med bussåkande och 3) mindre koldioxidutsläpp jämfört med existerande tonnage som används i trafik för liknande ändamål. Någon menade att det inte räcker med att uppfylla en av de tre punkterna, vid införande av nya system måste de vara ”fläckfria från alla perspektiv”.

Den andra delen av miljöaspekterna handlar om lokal miljöpåverkan såsom minskad erosion från båtvågor, låg bullernivå och låga utsläpp till luft. Dessa nämns som extra viktiga för att närboende, och då i synnerhet sommarboende, inte ska opponera sig i en tillståndsprocess vid utbyggnad av bryggor vilka antas vara en förutsättning för ökad trafikering av farlederna.

Flest gånger nämndes att koldioxidutsläppen relativt existerande båtar måste minska. Det var inte många som hänvisade till hela systemet, vilket skulle kunna bero på att koldioxidutsläpp som är direkt jämförbara är lätta att kommunicera och därmed också lätta

att få kritik för. Jämförbarheten mellan trafikslagen är också enkel men nämndes inte lika ofta.

6.2 Ekonomi

Den ekonomiska hållbarheten kan delas upp på olika aktörer, där alla aktörer var för sig ska uppleva att verksamheten går runt. Detta är enkelt för privata företag, där intäkterna från verksamheten ska överstiga kostnaderna. För privatpersoner eller resenärer är det att den upplevda nyttan per kostnad ligger på plus för vattenvägarna jämfört med andra färd sätt, antingen genom högre nytta eller lägre pris. Detta skiljer sig mot företagen där det är den faktiska intäkten som ställs mot kostnaden.

Samhället liknar i den meningen privatpersoner mer än företag. Någon av respondenterna sa att ingen kollektivtrafik går runt av sig själv. Om den hade gjort det hade vi haft en rent kommersiell drift. Frågan för samhället blir alltså vilken subventionsgrad vi kan tänka oss att lägga för kollektivtrafik på vatten. Subventionsgraden bestäms av vilken nytta den anses göra för samhället, exempelvis om den bidrar till att företag och människor i högre utsträckning kan vara del i en dynamisk arbetsmarknad.

Ingen av respondenterna var särskilt tydlig när det gällde vilka ekonomiska effekter man måste uppnå. Ett troligt scenario är att detta är en förhandling mellan staten, landstinget och kommunerna och att ingen därför vill nämna hur stor subventionsgrad man är villig att ställa upp med, alternativt säger man sig inte vara beredd att ta någon del av kostnaden eller ger ett dåligt bud. De olika bilderna av ekonomisk hållbarhet för respektive aktör har inte överlappat varandra särskilt väl i det här skedet.

För att trafiken ska vara ekonomiskt hållbar måste den även under driften ha en gynnsam kvot för kostnad/nytta i ett längre perspektiv hos samhället, operatören, hamnen och resenären. Vad som uppfattas som kostnad och nytta är dock olika i de enskilda fallen.

6.3 Socialt

De sociala aspekterna som nämns är bland andra: bekvämlighet i betydelsen mindre trängsel i jämförelse med bussen, enkla övergångar mellan trafikslagen, enhetliga biljettsystem och möjlighet att göra resan produktiv ur ett arbetsperspektiv. Dessa faktorer skulle kunna samlas under begreppet ”attraktiv”. I tillägg till den höga attraktiviteten nämns ofta begreppet tillgänglighet, vilket gäller både för rörelsehindrade och för personer som vill ta med cykel och barnvagn. Slutligen bör också trafiken vara pålitlig, så att människor vill och kan ändra sina resvanor till förmån för vattenvägen.

Dessa tre faktorer kommer tillsammans att leda till högre nyttjandegrad, vilket ger positiva effekter både med avseende på miljöprestandan i systemet och med avseende på samhällets ekonomiska investering.

Ibland gav respondenterna ett intryck av att lägga in väldigt många önskvärda effekter av de sociala aspekterna i trafiken. Utan att säga det, verkade det som att man antog att tröskeln för att ändra resvanemönster hos människor är så hög att det inte räcker med att alternativet är bara ”lite bättre” än det nuvarande för att vara tänkbart.

7 Hinder

Trots att kollektivtrafik på vatten diskuterats under lång tid och trots att genomförda försök finns, existerar idag ingen storskalig kollektivtrafik på vatten, så som den definieras i den här studien. När respondenterna ombads svara på vilka hinder som har gjort att detta inte kommit till stånd nämnde man både problem, orsaker och lösningar. De två första finns i detta avsnitt, medan lösningarna tas upp under nästa.

Hindren delades in med avseende på vilken huvudsaklig karaktär de har; politiska, ekonomiska, sociala, tekniska, rättsliga eller miljömässiga.

7.1 Politiska

I stort sett alla respondenter har sagt att det största hindret varit att det saknats politisk vilja, både i landstinget och hos kommunerna. När man går in på orsakerna till den bristen ges inget entydigt svar. Några hänvisar till att man gjort analyser som visat att det är samhällsekonomiskt olönsamt och tillägger då att anledningen till detta är att man inte räknat med samtliga kostnader, såsom underhåll av vägnät eller spårutbyggnad. Någon menade att pendlingstrafik på vatten är populistiskt och att kommunerna ofta tycker att det är en trevlig idé, men att när man väl satsar för att öka kapaciteten tror man inte att vattenburen trafik kan bidra till det tillräckligt mycket.

Det faktum att sjötrafiken legat separat i Waxholmsbolaget tas upp som en faktor vilken har gjort att sjötrafiken inte kommit med i planeringen på riktigt. I Waxholmsbolagets ägardirektiv har det heller inte ingått att utveckla en pendlingstrafik i större skala, den har istället varit begränsad till skärgårdstrafik i sitt uppdrag, vilket också beror på bristande politisk vilja i en politiskt styrd organisation. En del säger också att det inom Trafikförvaltningen finns en osund konkurrens mellan olika trafikslag när pengar ska fördelas, och att det strategiska ansvaret och styrningen på förvaltningen brustit.

En ”hönan-eller ägget-situation” som nämns är den att sjötrafiken behöver tillgång till resenärer för att kunna bli bärkraftig. Eftersom samverkan med landtrafiken varit svag finns inga matarlinjer till kajerna och kommunerna undviker också att planera bostäder i sjönära lägen, eftersom det inte finns en utbyggd kollektivtrafik där.

Samarbetet mellan olika myndigheter lyfts också upp av några som ett problemområde. Att det upplevs som att det finns en konflikt, eller ett överlapp, mellan RUP och RUF (länsstyrelsen respektive landstinget), vilket någon menare gör att ledarskapet blir otydligare. Någon tar också upp frågan om bildandet av en region i det här sammanhanget, men berättar att några kommuner satt sig emot det förslaget. Samma typ av problem lyfts när det gäller samarbetet med kommunerna och deras planmonopol, men någon säger också att det också brukar gå bra när man väl bjuder in kommunerna att komma med idéer.

Några respondenter tar upp att man i Stockholm vill räkna alldeles för mycket innan man genomför någonting. De samhällsekonomiska analyserna ger således de svar man vill och

man önskar att Stockholm var lite mer som Göteborg – där man genomför saker. Slutligen pekar också någon på att det av tradition funnits en stark busslobby i Sverige i form av Scania och Volvo för vilka samhället har utgjort väldigt bra beställare och att det legat i deras och politikernas intresse att låta saker förbli så.

7.2 Ekonomiska

De samhällsekonomiska hindren finns redovisade i föregående avsnitt om politiska hinder. Övriga ekonomiska hinder är i huvudsak tre stycken som respondenterna pekar på:

Driftkostnaden för sjöfart är låg så länge man kan lasta mycket och åka med displacementskrov i låg hastighet, men när hastigheterna ökar drar kostnaderna iväg. Antagandet som många gör är alltså att hastigheten måste öka för att det ska vara attraktivt för resenären. Ett ytterligare skäl som anges till att driftskostnaden förväntas bli hög är att man dimensionerat båtarna efter topparna i systemet. En båt som ska klara av att ta många människor och dessutom kunna bryta is är en båt som blir dyr att ha i drift dagligen året runt.

Investeringskostnaden blir hög genom antagandet att ett nytt tonnage behövs för att komma ifrån den höga driftskostnaden och samtidigt uppfylla krav på tillgänglighet och miljö. Detta gäller oavsett vem som förväntas stå för kostnaden.

Fördelningen av drifts- och investeringskostnaden för tonnage, kajer, anslutningar från land och övrig infrastruktur är en fråga som avgörs genom förhandlingar mellan stat, landsting och kommun. Det framgår i inledningen om ”önskvärda effekter” att de erbjudanden om medverkan som förts fram från respondenterna varit restriktiva, för att inte säga dåliga.

7.3 Sociala

De hinder som kan anses vara av social karaktär är blandade. Här nämner man bland annat att bryggor ofta är samfällighetsägda och att skicket på dessa gör att tillgängligheten blir dålig. Om man skulle kunna lägga till med båt är transporten till och från bryggan så dålig i många fall att det skulle bli en otillgänglig linje.

En annan faktor som kommer upp flera gånger är att Stockholm ses som en vattenstad men inte en sjöfartsstad. Återigen jämför man med Göteborg. I Stockholm har man vant sig av med att tänka sjöfart som funktionellt transportmedel och förknippar det för mycket med sol, trivsel och skärgårdssemester. Detta gäller såväl för politiker som för resenärer.

Någon tar upp småföretagande som en social aspekt, vilket man inom det offentliga måste värna om. Detta blir problematiskt anser man, eftersom det idag finns små aktörer som utför sjötransporter i skärgården och att en kollektivtrafik på vatten skulle kunna anklagas för att ta näringsgrenen från dessa aktörer. Ett kollektivt transportsystem, med de krav som följer med detta, är en svår ekvation att kombinera med små trafikutövare menade en respondent, vilket är något som landtrafiken aldrig behöver göra.

7.4 Tekniska

I korthet kan man säga att de hinder av teknisk karaktär som lyfts upp som är att befintligt tonnage och befintliga bryggor inte är anpassade för den typ av drift som skulle svara upp mot de resultat och effekter man vill se hos en pendlingstrafik. Det är de generella slutsatserna från intervjuerna. Och om detta är alla rörande eniga.

Några personer tycker att själva kravställningen på tonnaget är orealistisk. Att man inte kan kräva av båtar att vara isbrytande när man inte kräver av bussarna att de ska ploga, och att detta gör det svårt att göra båtar som uppfyller ekonomiska mål. Men i egentlig mening är det inget tekniskt hinder.

När respondenterna pratar om tekniska hinder går man gärna in på vilka lösningar som man ser måste till - tekniken blir sällan ett hinder. Dessa lösningar finns i avsnittet Föreslagna åtgärder.

7.5 Rättsliga

Generellt ger man intryck av att regelverk inte är anpassade för att kunna hantera pendlingstrafik på vatten under de former som respondenterna verkar se som hållbar. Det finns tre konkreta punkter man pekar på som är begränsande för själva driften, varav två för den ekonomiska lönsamheten och en för miljön:

EU-kommissionen har infört ett regelverk för inre vattenvägar (IWW – Inland Waterways) vilket bland annat syftar till att förbättra möjligheterna för sjöfarten att bli konkurrenskraftig genom att differentiera kraven på bemanning med avseende på den förväntade våghöjden i området som trafikeras. Istället för 6-8 besättningsmän kan det bli tal om 2-3 beroende på område. Sverige har dock valt att inte följa detta regelverk, vilket enligt flera respondenter gör att driftskostnaderna blir för höga.

Fartbegränsningar på vatten kungörs i länets författningssamling och beslutas av länsstyrelsen. Uppgifterna går isär om huruvida det är Stockholms Hamnar som verkligen bestämmer över fartbegränsningarna innanför Fjäderholmarna och i Mälaren eller om de utgör remissinstans till Länsstyrelsen, som sedan beslutar. Hur det än förhåller sig menar flera av respondenterna att Stockholms Hamnar satt sig på tvären och menat att hamnen är till för sjöfart och inget annat. Stockholms Hamnar menar att man hållit på reglerna för att man inte vill ha påverkan på kajen genom den ökade vågbildning som den ökade trafiken förmodas medföra. Utanför de inre vatten är det Sjöfartsverket och Transportstyrelsen tillsammans med länsstyrelsen som beslutar om fartbegränsningarna. Utöver vågor och erosionsskador är säkerhetsaspekten också ett argument till en fartrestriktiv hållning som lyfts av flera respondenter. Anledningen till att fartbegränsningarna måste ses över är att de gör att trafiken inte blir så snabb som den antas skulle behöva vara för att locka passagerare.

Idag finns en skattesubvention av marint bränsle med 5 % inblandning av förnybar råvara, medan bränsle med 7 % inblandning inte är det. Det gör att det är billigare att köra med ett sämre bränsle och vi hindras att nå miljömässig hållbarhet genom dessa regler.

Utöver dessa tre punkter säger några av respondenterna att vattenvägarna kommer in för sent i planeringen av nya bostadsområden och att kommunerna fallerat när det gäller deras ansvar att knyta ihop transportslagen. Samma synpunkt avfärdas av andra med argumentet att det inte bör vara svårare än att planera busslinjer över kommungränser.

När samarbetet på regional nivå inte fungerar efterfrågar en del ett tydligt ledarskap från staten och pekar på att Sjöfartsverket ligger separat från flyg, väg och järnväg som ligger tillsammans inom Trafikverket. Det tycker man antyder att man från statligt håll inte anser att sjövägarna kan fylla samma funktion som de övriga trafikslagen.

7.6 Miljömässiga

Intrycket från intervjuerna är att de miljömässiga hindren inte spelat någon avgörande roll för att det inte finns någon storskalig hållbar pendlingstrafik på vatten. De hinder man nämner som relaterar till miljö har att göra med föråldrat tonnage och miljömässigt dåliga bränslen, vilket ger mer svall och utsläpp, alltså i en teknisk kontext och oftast med sikte på en tänkt lösning. Man säger att Waxholmsbolaget inte haft incitament att varken gå över till förnybara energikällor eller spara pengar genom att öka energieffektiviteten. Det har varit fullt tillräckligt att få verksamheten att gå runt.

Det verkar som att många är övertygade om att man kan lösa de miljömässiga problemen som finns med det gamla tonnaget med hjälp av ny teknik och därför ses den inte som ett reellt hinder. Överlag är alltså den miljömässiga diskussionen relaterad till båten och dess utsläpp och inte till de eventuella systemeffekter trafiken skulle ha.

8 Föreslagna åtgärder

Det är inte helt enkelt att sammanfatta de åtgärder som respondenterna ser behöver vidtas, för att man ska kunna undanröja hindren från att nå visionen. Man kan konstatera att det finns många idéer kring hur man ska uppnå det mål som de flesta verkar dela och hur man ska kunna övervinna de hinder som de flesta ser. En del tydliga vägar framåt går naturligtvis att se, men det kan ändå vara relevant att återge åtgärder som föreslås av ett fåtal, eftersom det visar på den diversifierade bild av detaljer man anser krävs för en hållbar trafik. Ibland är bilderna motstående, men ibland kompletterande.

8.1 Miljömässig hållbarhet

Härunder återges de olika svar som gavs på frågan om vad som ska till för att vi ska nå en miljömässigt hållbar kollektivtrafik på vatten.

Åtgärder relaterade till tonnaget

- Trafiknämnden behöver handla upp båtar för att kunna trafikera året runt och ha hög frekvens och lastkapacitet, samt också köra snabbare.
- Man skulle kunna satsa på hydrofoiler där båten ”lyfts upp” ur vattnet genom att den ligger på bärlan. Det ger mindre friktion och mindre vågor och kan lämpa sig för direktlinjer.
- Man behöver helt andra båtar som drivs av förnybara bränslen. Man får dock inte fastna i el och laddning från nätet, utan fokusera på en framdrivning med el där batteriet laddas av en förbränningsmotor med till exempel biogas. På vattnet finns ingen bromsenergi eller induktionsmöjlighet för laddning vilket gör att rena elbåtar inte är bra.
- En uppgradering krävs av båtflottan. Man ska dock inte stirra sig blind på olika bränslen, utan välja båt och bränsle efter tänkt hastighet och sträcka/rutt som den ska trafikera. En flexibilitet och anpassning efter ändamål krävs vid val av båt.
- Det behövs nya båtar som är betydligt lättare än de vi har idag. Därför måste man göra dem i kolfiber, som är både starkt och lätt.
- Sannolikt behövs nya båtar, som till exempel kan höja hastigheten.
- Nytt tonnage kommer att krävas. Man måste bestämma om det ska vara året-om eller under den isfria perioden, eftersom det är olika typer av tonnage.
- För en miljömässigt bra kombination där bilåkande undviks måste det finnas gott om plats för cyklar i båten eller på förbryggan. Kanske till och med särskilda

cykelfärjor? Dessutom ska det vara enkelt och finnas plats att parkera en bil eller cykel nära bryggan/hållplatsen.

- Man måste se till att det finns medel för att testa miljövänlig teknik. Till testas för närvarande en eldriftsbåt. Det är viktigt med symbolbåtar för att kunna demonstrera att det faktiskt går.
- Skapa rätt fartyg som förhindrar svall och erosionsskador.
- Det är självklart att det krävs moderna bränslen och ny teknik, till exempel elbåtar, men det är ”finlir” i sammanhanget. Det som krävs är att man kommer upp i volymer för att på allvar kunna avlasta landtransporter. Det förutsätter frekvens och bekvämlighet, vilket skulle spara emissioner och göra investeringen möjlig.
- Möjliggör anslutningar för andra transportslag och inte bara personer och cyklar! Kör en färja med bilar eller bussar på för att minska köer och omvägar.
- Det räcker inte med att bara titta på energifrågor utan det behövs också finnas en fungerande avfallshantering ombord och ett underhåll av tonnaget som inte är miljöstörande. Sedan bör man också servera uteslutande ekologisk mat på restaurangbåtar.

Åtgärder relaterade till systemet

- Noggrannare beräkningar av miljöfaktorer och nyttor behövs, så att man kan visa att båttrafiken är bra.
- Förändra skattereglerna för förnyelsebara bränslen på sjön.

Som tidigare konstaterats är kopplingen mellan miljö och tekniska åtgärder väldigt stark bland respondenterna, även om åsikterna går isär om lösningen i detalj.

8.2 Ekonomisk

Åtgärder relaterade till systemperspektiv

- Skaffa ett systemperspektiv. Vattenvägarna finns redan där och kräver ingen annan infrastruktur annat än vid kajen. Om båtarna skulle vara dyrare i drift i jämförelse med buss måste man väga det mot utbyggnad och underhåll av vägar och trafikstockning.
- Man måste ha ett samhällsekonomiskt perspektiv och studera städer som redan lyckats med detta, medel för utveckling krävs.

- Finns det en vilja att göra Stockholm till en kollektivtrafikstad eller vill man satsa på väg? Man måste bestämma sig vad man ska satsa på inom landsting och med politiska beslut.
- Mest är det praktiska frågor, man måste bara bestämma sig för vilken transportnyttva vattenvägar kan göra.
- Vilka är de stora flödena? Var kan vi kapa toppar och flaskhalsar? Trafiknämnden måste hitta var man kan hitta volymer för båtåkande.

Åtgärder relaterade till ägandet

- För att få saker att hända jämfört med om enskilda aktörer ska göra det behöver Trafikförvaltningen själva ta tag i upphandlingen av tonnage, om en aktör ska göra det behöver man väldigt långa avtalstider som binder upp aktören. Om de själva har fartygen kan de sälja dem om det inte blir bra. Personalen kan man köpa in utifrån, då får man folk som är nära kunderna.
- Om man lägger ägandet av tonnaget på entreprenören så har avtalen hittills varit för korta för att företag ska bygga nytt tonnage. Ca 10 års avtalstid behövs för att man ska våga bygga nytt tonnage.
- Det borde belysas vad ett förändrat huvudmannaskap skulle innebära för driften som till exempel inom skolan. Där man fått detta till stånd genom ett annat synsätt på hur man kan distribuera samhällssubventionen. Här finns viktiga moderniseringarna av systemet som kan leda till innovationer.
- Historiskt har politiker och tjänstemän stått för styrning och utveckling av båttrafiken. Detta har inneburit ett stort fiasko i fel båtar, föråldrad trafik och kraftigt ökade kostnader. Med samma synsätt blir det samma resultat även i framtiden. Vi ser tydliga tecken på detta om ingen kursändring görs.
- Långa upphandlingstider behövs och för att skapa förutsättningar för att kunna köpa nya fartyg.
- För att kunna få konkurrens när man handlar upp trafiken måste det offentliga äga tonnaget. Om inte så sätter man sig i en sits där privata företag kan tillåtas få en osund monopolställning.
- Det privata näringslivet kan bygga billigare tonnage och har bra möjligheter att se behoven, medan det offentliga har en bättre målbild och kan satsa på sådant som kommer att löna sig på sikt.
- Antingen behöver avtalstiden för båtarna förlängas eller så måste Landstinget ha eget bestånd av båtar.

- Trafikutövningen bör ligga på den privata sektorn. De styrs inte av LOU, så de kan agera snabbare. Dessutom när man hanterar privata pengar och inte skattefinansierade är man mer rädd om pengarna.
- Långa avtalstider är bra ur ekonomisk synpunkt, men kan försvåra förnyelse. Inte en politisk fråga per se, då man alltid upphandlar och inte driver själv, men man kan genomföra olika typer av upphandlingar.

Åtgärder relaterade till driftekonomi och tonnage

- Avseende säkerhet och hastighet behöver berörda parter sätta sig ner och se över regelverket (Transportstyrelsen, Landstinget, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen).
- Man måste se över om man på vissa turer eller tider kan klara sig med bara en skeppare för att ge en lägre total timkostnad. Det finns tekniska säkerhetsarrangemang för båtar så en ensam skeppare kan känna sig trygg även i dåligt väder. I denna fråga har Sjöfartsverket i Sverige ett förlegat och gammalmodigt fartygstänk. Även om det kostar initialt så finns smarta säkerhetslösningar.
- Fartygen behöver kunna gå fort så det blir konkurrenskraftigt. Då behöver man nya fartyg för att inte driva upp för mycket sjö när man kör i inre Stockholm.
- Vi kan inte hitta på alltför mycket på hemmaplan då vi behöver volymtänkande. Det är också den marina sidans litenhet som gör att vi bara får resterna från landtrafikens nymodigheter.
- För att få ekonomi i det hela måste det vara tillräckligt stora båtar så att man kan köra många människor, och ha plats för cyklar som lockar fler resenärer. Vi kajen ska man ha flytbryggor som är i samma höjd som båten, då kan man snabbt lasta av och på folk och cyklar och det blir snabbare och fler turer. Man ska lägga till båten och lasta i sidled för större kontaktyta och kanske skapa en särskild cykelutgång.
- Trafikeringen måste kunna vara mer flexibel. Istället för ett fåtal stora båtar måste man kunna sätta in fler och mindre båtar vars trafik kan anpassas till toppar, vilket skulle öka fyllnadsgraden och turtätheten när den behövs som bäst.
- Det absolut viktigaste för att få ekonomi i det hela är att man börjar trafikera sträckor där folk faktiskt åker, och har gott om plats för snabb i- och urlastning. Man måste tänka långsiktigt och inte dimensionera för smått. Hitta var det finns flaskhalsar i landtrafiken som man kan avlasta och göra det attraktivt för resenärer att ta båten. Man måste också tänka nytt och hitta anknätningspunkterna med andra färdslag, kanske dra om busslinjer och hållplatser eller installera rulltrappor etc. Det finns mycket motstånd idag men det går att få alla att se sammanhanget!

- Man måste dimensionera bryggorna så de inte är för små och det blir för trångt, utan att man kan lasta många passagerare snabbt av och på. Båten behöver inte nödvändigtvis gå så snabbt, det är vid kajen man kan spara tid och pengar.

8.3 Social hållbarhet

De åtgärder som föreslås för att skapa social hållbarhet är något färre och respondenterna är också mer eniga i vad som behövs. Även om alla inte säger samma sak och har samma prioriteringsordning finns det inom det här området inte så många åtgärder som går emot varandra. Åtgärderna är av både teknisk, juridisk och social karaktär.

- Inkludera vattenburen trafik i Access-systemet (SL-kort) så att det blir enkelt och flexibelt för resenären.
- Vattenburen trafik måste in i planprocessen av staden och stadsutvecklingen, vilken ligger på regionplanekontoret. Då kommer den att bli tillgänglig och kunna samordnas med andra trafikslag.
- Man behöver inte skapa några lyxåk, utan tonnaget ska kunna lasta passagerare, cyklar, och rullstolar med mera på ett effektivt sätt. Det ska vara lätt att ta sig av och på, anpassat efter ett flöde.
- Om man i kommunernas detaljplaner drar ner cykelbanor och bussar till kajen, så kommer fler än bara de som bor precis vid vattnet ha tillgång till och kunna utnyttja båtåkandet. Det behöver alltså inte bli en socio-ekonomisk fråga där det här är ett transportslag enbart för bättre bemedlade människor som idag bor i sjönära lägen.
- För att göra vattentrafiken mer accepterad och attraktiv måste man marknadsföra det på rätt sätt bland folk. Man kommer att behöva skapa kampanjer för att folk ska upptäcka fördelarna med den.
- Hållplatserna måste ha väderskydd, man ska kunna gå torrskodd mellan färdslagen.
- Kommunerna måste investera i omsättningspunkter.
- Man ska kunna ta med cykel. Detta är en väldigt viktig fråga, men det behövs nya båtar för att det ska vara möjligt.
- Dimensionering med avseende på trafikering kommer att krävas för att anpassa till behovstoppar, så att man kan undvika trängsel.

9 Utredarnas reflektioner och rekommendationer

Den här rapporten ska inte ses som ett debattinlägg som förbehållslöst tar ställning för en kollektivtrafik på vatten. Under arbetet har vi undersökt hur förutsättningarna för att nå en hållbar kollektivtrafik på vatten ser ut. IVL har med det inte gjort några egna analyser eller beräkningar av vad det skulle innebära. Alla åsikter i den här rapporten är sådant som berättats under intervjuer och mycket få av påståendena är faktagranskade. Detta för att det inte alltid är sanningen som skapar förutsättningarna utan uppfattningen av sanningen och attityderna gentemot sjötrafiken, vilka inte alls behöver vara baserade på fakta.

Utifrån de bilder som respondenterna gett verkar det klart att sjöfart i meningen handelsflotta respektive båttrafik för privatpersoner är något som har mycket liten koppling till samhällets persontransportsystem. Den har också liten koppling till den typ av trafik som man ser framför sig kan uppfylla kraven på en hållbar kollektivtrafik. Både sjöfart och båttrafik framstår som ganska konservativa områden, vilka inte gått i takt med det övriga samhället vad gäller miljöanpassningar. En utveckling verkar helt klart vara på gång, men man ligger i vart fall tio år efter vägtrafiken. Integreringen av båttrafiken med övrig trafik har dock påbörjats nu i och med inkorporeringen av Waxholmsbolaget i Trafikförvaltningen, vilket generellt sett är ett bra steg. Om det visar sig att samhället kan få vinster genom att integrera trafiksystemen, så bör den sammanslagningen ge förutsättningar för att man ska kunna ta till vara på dessa.

Det verkar som att man hittills inte tagit sjötrafiken riktigt på allvar. Det verkar som att utredningar tillsatts och testlinjer driftsatts mest för sakens skull. Inte för att man på allvar trott att det ska fungera. Hade man menat allvar med försöken hade man inte trafikerat den med gamla fartyg, olämpliga för uppgiften utan tagit investeringskostnaderna för nytt tonnage. Man hade heller inte genomfört försök utan att skaffa de rätta förutsättningarna på land med anslutande kollektivtrafik eller infrastruktur.

Även utredningarna som genomförs har ofta antagit ”allt annat lika”, vilket alltså betyder att man använt gammalt tonnage i beräkningarna, existerande regelverk och icke existerande anpassningar på land. Man har således utgått ifrån att själva trafiken på vattnet är det enda som man kan styra över i sin modell. Det är ett mycket försiktigt antagande som verkar vara gjort utan tro på att båttrafiken ska kunna förändra. Det är självklart att man inte kommer att få ett positivt utfall om man försöker att anpassa en trafik till ett system som inte är gjort för den.

Bättre vore att göra analysen omvänt. Fråga inte om tekniken kan uppfylla behoven. Fråga hur tekniken skulle behöva se ut för att uppfylla behoven. Eller hur förutsättningarna på land skulle behöva vara för att uppfylla behoven och därefter avgöra om de är realistiska utifrån de uppskattade effekterna. Om man då kommer till slutsatsen att ingen har behov av att färdas på vatten skulle det vara intressant att göra analysen ännu bredare och fråga sig när de skulle ha behov av det och om de förutsättningarna som då måste råda är realistiska.

Samma omvända tänkande skulle behövas när det gäller det framtida tonnaget. Många har en förutfattad mening om vilka detaljer som en hållbar kollektivtrafik måste ha. Detta utan att veta förutsättningarna runt den. Om man har en förutfattad mening om hur en båt ska se ut blir det svårt att utnyttja nytt kunnande. Idag är innovationsupphandling ett begrepp som fått stor spridning, vilket innebär precis detta, att inte läsa sig vid detaljer utan att istället fokusera på funktioner.

Vi tror inte att kollektivtrafiken på vatten är förbehållslöst bra. Den har potential att fungera väl i vissa sammanhang och sämre i andra. Oavsett vilket anser vi att man bör skaffa sig en så kallad systemsyn, där man jobbar trafikslagsövergripande och tar reda på både systemets kostnader för olika trafikalternativ och den potentiella klimatnyttan som man skulle kunna uppnå genom avlastning och omfördelning av resandet. Systemgränserna för en sådan beräkning måste kunna sättas brett, så att man kan jobba med olika scenarion där samtliga ska hantera ett ökat resande, och där ett innebär att inget görs men belastningen på spår och väg ökar, ett där man inför trafik på vatten utan anpassningar på land och ett där man inför trafik på vatten och gör anpassningar utifrån denna. Då bör man räkna in klimateffekter som uppstår av till exempel anpassningar till båttrafik eller minskat underhållsbehov av vägar, vilket alltså är konsekvenser av de olika scenariona.

Även om vi menar att innovationshöjden skulle behöva ökas anser vi att man bör ta de genvägar man kan och titta på de städer där man fått kollektivtrafik på vatten att fungera väl. För att kopiera de delar ur deras genomförande som skulle fungera även i Stockholm. Detta vare sig det gäller teknik, huvudmannaskap eller rättsliga förutsättningar.

Därefter bör man utse en eller flera linjer och köra fullt ut på dem, med nytt tonnage, bra anslutningar och rimliga chanser att lyckas. Vi tror dock inte att man kan göra projekt uppdelade i etapper där man utför bit för bit, eftersom frågan rör hela systemet och att anpassningar måste göras på många ställen för att få ett rättvisande resultat.

Ett projekt av en sådan storlek innebär både en betydande risk och ekonomiska konsekvenser för de deltagande aktörerna. Eftersom detta verkar vara springande punkter behövs en katalysator eller en gnista för att ge aktörerna möjlighet att lyfta av en del av risk och finansieringsbörda, så att man inte sedan kan lastas för att ha handlat oansvarigt. En sådan finansiering skulle kunna ske antingen av EU kommissionen eller av staten. All finansiering måste i regel motfinansieras, vilket är bra i det här fallet eftersom det skulle innebära att alla beslutsmekanismer måste prövas om än i mindre skala. Eftersom både finansiering och verksamhet måste skjutas till från aktörerna, innebär det att både politiker och tjänstemän måste vara med på beslutet, både i kommun, landsting och potentiellt regering eller länsledning. Först då skulle man säkert veta om kollektivtrafiken på vatten verkligen är hållbar.

10 Respondenter

Med dessa respondenter har intervjuer genomförts:

Anders Rörby, Sjövägen/Saltsjöqvarn AB

Charlotta Brask, Miljöchef, Stockholms Läns landsting

Christer G Wennerholm, politiker (m), ordförande Trafiknämnden, Stockholms läns landsting

Daniel Helldén, politiker (mp), vice ordförande Trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Stad

Emma Ström, Infrastrukturplanerare, Länsstyrelsen i Stockholm

Erik Eklund, Sjöfart Strategiska Frågor, Transportstyrelsen

Fredrik Meurman, avdelningschef Regionplaneavdelningen, Stockholms läns landsting

Gustav Arnander, pressekreterare (c), miljö- och skärgårdsroteln, Stockholms läns landsting

Gustav Hemming, politiker (c), miljö- och skärgårdslandstingsråd, Stockholms läns landsting

Helen Maalin, miljösamordnare, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Hampus Rubaszkin, politisk sekreterare (mp), Stockholms läns landsting

Ivan Stenius, forskare, Marina System, KTH

Jan Larsén, VD, Strömma Turism & Sjöfart

Johan Castwall, VD, Stockholms Hamnar

Karl Garne, forskare, Marina System, KTH

Lars Nyberg, Länsledningen och tidigare skärgårdsfrågor samt miljöavdelningen, Länsstyrelsen i Stockholm

Malin Karlsson, trafiktalesperson (mp), Trafiknämnden, Stockholms läns landsting

Malin Åberg Aas, Kommunalråd, Värmdö kommun

Sonny Österman, Sjötrafikstrateg, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Susanna Kihl, Vattenbussen, Vattenvägen 365 och Koll på vatten

Yvonne Blombäck, f.d. politiker (mp), Trafiknämnden, Stockholms läns landsting

Åsa Tivelius, miljösamordnare, SL Sjötrafiknheten Stockholms läns landsting