

Kartläggning av marknaden kollektivtrafik på vatten



© Transportstyrelsen

Sjö- och Luftfartsavdelningen
Enheten för miljö, marknad och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2015-1779

Författare Tina Schagerström Melin, Sofia Tersmeden
Månad År Juni 2015

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen ansvarar för marknadsövervakning inom myndighetens ansvarsområde i syfte att verka för att de transportpolitiska målen om en sund konkurrens på marknaden uppnås.

Transportstyrelsens verksamhet ska bidra till att transportmarknaden fungerar dynamiskt och effektivt, med likvärdiga villkor för såväl medborgare som näringsliv. Marknadsövervakningen ska möjliggöra att myndigheten, regeringen och riksdagen kan genomföra de åtgärder som krävs för att säkerställa en väl fungerande marknad.

Denna rapport är en del i myndighetens marknadsövervakning gällande marknaden för kollektivtrafik på vatten.

Rapporten är framtagen av Tina Schagerström Melin och Sofia Tersmeden.

Norrköping, juni 2015

Simon Posluk
Chef för enheten marknad,
miljö och analys

Elin Roos,
Chef för sektionen vid marknad

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte	8
1.3 Metod	8
2 KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VATTEN	9
2.1 Definition av kollektivtrafik	9
2.2 Kollektivtrafik på vatten – en liten andel av kollektivtrafiken totalt	10
2.3 Utvecklingen av kollektivtrafik på vatten – ökning i Västra Götalandsregionen och minskning i Stockholms län	11
2.3.1 Oförändrat antalet påstigningar	12
2.4 Kollektivtrafikföretag brister i inrapporteringen	13
3 KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VATTEN PER LÄN	14
3.1 Stockholms län – förändringar på gång	14
3.2 Västra Götalands län - kollektivtrafik bedrivs huvudsakligen av Västtrafik AB	15
3.3 Gotlands län - trafikens konkurrensutsätts	16
3.4 Blekinge län - företrädevis sommartrafik	17
3.5 Norrbottens län - kollektivtrafik på vatten i Luleå skärgård	17
3.6 Östergötlands län - skärgårdstrafik och svävartrafik	18
3.7 Södermanlands län - skärgårdstrafik	18
3.8 Jönköpings län - Gränna-Visingsö-trafiken med vägfärja	18
3.9 Kalmar län – cykel- och pendlarfärja	18
3.10 Skåne län - Venstrafiken	18
4 KOLLEKTIVTRAFIKFÖRETAGEN	19
4.1 Förändringar i kollektivtrafikföretagens utbud	19
4.2 Förändringar i marknadsandelar i Stockholms län	19
4.3 Kollektivtrafikens utbud säsongsbetonat	20
4.4 Kartläggningen har identifierat fler kollektivtrafikföretag	20
5 UPPHANDLAD OCH KOMMERSIELL TRAFIK	21
5.1 Upphandlad kollektivtrafik på vatten minskar i samtliga län utom Stockholms	21
5.2 Kommersiell kollektivtrafik på vatten har ökat marginellt	22
5.3 Marknadsöppningens effekter – inte så stora som väntat	22
6 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	23
7 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	24
8 BILAGA	26

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att beskriva kollektivtrafikmarknaden på vatten. Rapporten utgör underlag för kommande tillsyner samt syftar till att identifiera områden för en fördjupad utredning om förutsättningarna för kollektivtrafikmarknaden på vatten.

Kollektivtrafik på vatten utgör omkring en procent av den totala kollektivtrafiken i Sverige. Det är ett tiotal län som har kollektivtrafik på vatten, Västra Götalands län står för den högsta andelen mätt i antal avgångar medan Stockholms län har flest utbudskilometer. Den största delen av trafiken är upphandlad. Enligt statistik från Samtrafiken finns det enbart kommersiell kollektivtrafik på vatten i Stockholms län, men Transportstyrelsens kartläggning har identifierat ett antal ytterligare aktörer som bedriver kommersiell kollektivtrafik. Anledningen till att företagen inte har rapporterat in sin trafik har till stor del varit att man inte har känt till att trafiken definieras som kollektivtrafik. Transportstyrelsen har även uppmärksammat ett antal aktörer som bedriver upphandlad trafik och som inte har anmält till Samtrafiken.

Kartläggningen har identifierat följande förslag till fortsatt arbete inom ramen för kollektivtrafik på vatten för Transportstyrelsen:

- utreda förutsättningarna för kollektivtrafik på vatten
- genomföra en uppföljande kartläggning i samband den årliga tillsynen

Transportstyrelsen kommer även att medverka i benchmark gentemot övriga trafikslag samt kunskapsutveckling gällande förutsättningar för kollektivtrafik på vatten som en fortsättning på det avslutade projektet ”Koll på vatten”.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Från och med augusti 2012 utökades kollektivtrafiklagen till att även gälla för kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att det framöver även till sjöss är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för den offentligt organiserade kollektivtrafiken.

De krav som gäller för kollektivtrafikföretag, t.ex. skyldigheten att informera om den trafik de bedriver, ska även gälla för kollektivtrafik på vatten.

Kollektivtrafiklagen har också ändrats och kompletterats i andra avseenden. Bland annat ges den regionala kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att etablera nationsgränsöverskridande kollektivtrafik.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är ge en övergripande nulägesbild av kollektivtrafikmarknaden på vatten inom ramen för myndighetens marknadsövervakning.

Rapporten utgör underlag för kommande tillsyner av kollektivtrafikmarknaden (anmälningsskyldighet och trafikantinformation). Dessutom syftar rapporten till att identifiera områden för en fördjupad utredning om förutsättningarna för kollektivtrafikmarknaden på vatten.

1.3 Metod

I kartläggningen har ett antal register använts för att få en heltäckande bild av vilka aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten. Dels har Transportstyrelsens eget tillsynsregister (SITS) använts för att identifiera rederier med fartyg som har passagerarcertifikat¹, dels har branschorganisationen Skärgårdsredarnas medlemsregister använts. Likaså har Samtrafikens register över de kollektivtrafikföretag som har anmält sin kollektivtrafik använts².

Utifrån dessa register har företag som bedriver kollektivtrafik på vatten identifierats genom sökningar på nätet samt därefter genom direktkontakt med företagen via ett tillsynsbrev med information om skyldigheterna gällande anmälningsskyldighet och trafikantinformation. Rapporten baseras på uppgifter fram till och med 2015-04-30.

¹ Alla företag som bedriver passagerartrafik med fler än 12 betalande passagerare ska inneha ett passagerarcertifikat från Transportstyrelsen.

² Enligt lagen om kollektivtrafik ska samtliga aktörer som bedriver upphandlad eller kommersiell kollektivtrafik anmäla sin trafik samt lämna in information om utbud till Samtrafiken senast 21 dagar före trafikstart.

Indikatorer som redovisas i denna rapport är framförallt utbudet mätt i körd sträcka och antal avgångar uppdelat per län samt fördelning på upphandlad respektive kommersiell kollektivtrafik.

2 Kollektivtrafik på vatten

Detta kapitel redogör för hur utvecklingen har sett ut för kollektivtrafik på vatten sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft. Data som kollektivtrafikföretagen har rapporterat in till Samtrafiken har använts som analysunderlag. Kapitlet inleds med att redogöra för definitionen av kollektivtrafik.

2.1 Definition av kollektivtrafik

Det finns ett flertal definitioner av kollektivtrafik och otydligheter kring dessa. I samband med Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningen inom kollektivtrafiken påpekades vikten av en tydlig definition³. Det är en förutsättning för att kollektivtrafikföretagen (trafikutövarna) ska kunna anmäla sin kollektivtrafik.

Kollektivtrafik definieras i kollektivtrafiklagen med en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007. I förordningens artikel 2 a definieras kollektivtrafik som *persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*.

Transportstyrelsen tolkar definitionen som att begreppet omfattar trafik som har som huvudsyfte att transportera passagerare på en tidtabellbunden linje. Utifrån regeringens proposition 2011/12:76 rörande komplettering av kollektivtrafiklagen har Transportstyrelsen vidare kommit fram till att följande inte är att räkna som kollektivtrafik⁴:

- beställningstrafik och chartertrafik
- rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt
- trafik som anordnas vid särskilda evenemang
- resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan
- resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten

Vägfärjor ingår inte i definitionen av kollektivtrafik på vatten. I propositionen till kollektivtrafiklagen står bland annat följande om de statliga vägfärjorna:

³ Utbud av kollektivtrafik 2012; PM 2012:11

”En färja för allmän samfärdsel är en länk i ett vägnät, vilket förutsätter att färjan är en väganordning i väglagens (1971:948) mening och att vägar på båda sidor av färjeleden är öppna för allmän trafik med motorfordon. Även en enskild färja som ingår i det enskilda vägnätet är att betrakta som väganordning⁵. *Utgångspunkten är att statliga och enskilda vägfärjor som ingår i det allmänna respektive enskilda vägnätet inte betraktas som kollektivtrafik utan som väganordningar, dvs. som en del av infrastrukturen.*”

Ett undantag skulle kunna vara de färjor som tar betalt av passagerarna. Eftersom dessa färjor används i kommersiell verksamhet skulle man kunna betrakta dem som en del av kollektivtrafiken. Transportstyrelsen har i denna kartläggning bedömt den färjetrafik där man tar betalt av passagerarna som kollektivtrafik. De utbudsdata som Trafikverkets Färjerederi har rapporterat in till Samtrafiken innehåller något fler turer än vad som är att betrakta som kollektivtrafik. Utbudet av kollektivtrafik på vatten är därmed något överskattat i dessa data.⁶

Under år 2014 uppkom en fråga av viktig principiell karaktär angående definitionen av kollektivtrafik⁷. Skärgårdstrafiken i Östergötlands län ifrågasattes utifrån lagligheten i att utestänga resenärer genom att personer som är folkbokförda i området ges förtur till att boka trafik med svävere. Transportstyrelsens bedömning var att trafiken inte uppfyller kraven på definitionen av kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen, och Transportstyrelsen har därmed inte något tillsynsmandat då detta enbart sträcker sig till kollektivtrafik.

2.2 Kollektivtrafik på vatten – en liten andel av kollektivtrafiken totalt

Under år 2013 uppgick det totala *antalet kollektivtrafikresor*⁸ till 1 420 miljoner resor. Detta var en ökning med 32 procent sedan år 2000. Drygt hälften av alla kollektivtrafikresor utförs med buss (52 procent), 23 procent med tunnelbana, 13 procent med tåg och 11 procent med spårväg mätt i antalet resor. Endast 1 procent av resorna företogs med fartyg, vilket motsvarar ca 11 miljoner resor.⁹ Kollektivtrafik på vattens andel av den totala kollektivtrafikandelen blir något högre mätt i *medelreslängd* (ca 3 procent).¹⁰ Mätt i *körd sträcka* uppgick sjöfartens andel av kollektivtrafiken totalt till mindre än en procent (0,3%) vecka 40 år 2014.¹¹

⁶ För den trafik som Färjerederiet har rapporterat in v. 40 år 2013 råder osäkerhet om hur stor del som går att härledas till kollektivtrafik. De färjelinjer som Transportstyrelsen valt att definiera som kollektivtrafik i denna rapport står för 1 578 km av körd sträcka (totalt har Färjerederiet rapporterat in 1 919 km) och 562 avgångar (totalt har Färjerederiet rapporterat in 896 avgångar).

⁷ Ärende med diarienummer TSS 2013-3148.

⁸ En resa definieras som en påstigning.

⁹ Kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg. Statistik från *Trafikanalys, Lokal och regional kollektivtrafik 2013, statistik 2014:22*.

¹⁰ I statistiken om medelreslängd för fartyg 2013 saknas uppgift för Stockholms och Blekinge län.

¹¹ Egna bearbetningar av Samtrafikens data över inrikes kollektivtrafik år 2012-2014.

I dagsläget bedrivs kollektivtrafik till sjöss främst i Västra Götalands och i Stockholms län, men även i andra län såsom Skåne, Blekinge, Kalmar, Södermanland, Östergötland och Norrbotten. Gotlandstrafiken och trafiken till Visingsö i Jönköpings län räknas också som kollektivtrafik.

2.3 Utvecklingen av kollektivtrafik på vatten – ökning i Västra Götalandsregionen och minskning i Stockholms län

En jämförelse av utbudsdata från Samtrafiken¹² mellan år 2013 och 2014 visar att antalet avgångar inom kollektivtrafik på vatten har ökat från 9 090 till 9 457 stycken, vilket motsvarar en ökning med omkring 4 procent. Däremot har den körda sträckan varit i stort sett oförändrad på total nivå.

Mätt i antal avgångar har Västra Götalandsregionen mest kollektivtrafik på vatten i Sverige enligt Samtrafikens data med närmare 6 200 avgångar vecka 40 år 2014. Därefter kommer Stockholms län med knappt 2 400 avgångar. Sedan kommer Uppsala¹³ och Jönköpings län med drygt 500 respektive 200 avgångar.

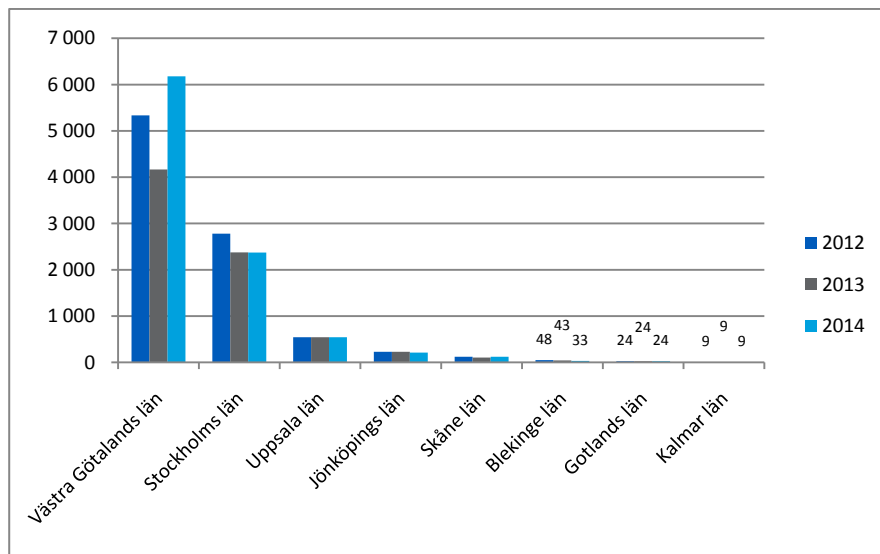
De största förändringarna i antal avgångar mellan vecka 40 år 2012 och 2014 har skett i Stockholms län med en minskning med 15 procent respektive Västra Götalandsregionen med en ökning på drygt 16 procent. I Jönköpings län har antalet avgångar minskat med omkring 7 procent under motsvarande period. Det bör i sammanhanget tilläggas att en omläggning i tidtabellen (exempelvis att turen tas ur trafik före vecka 40) påverkar antalet avgångar.

Det förekommer även förändringar från år till år; i Västra Götalands län minskade antalet avgångar med 22 procent och den körda sträckan med 18 procent år 2013 jämfört med motsvarande vecka år 2012. Motsvarande uppgifter för Stockholms län var en minskning med 15 procent i antalet avgångar och en ökning i körd sträcka med 12 procent. I diagrammen nedan redovisas antal avgångar och körd sträcka fördelat per län och år sedan den nya lagen om kollektivtrafik trädde i kraft 2012. Utförligare uppgifter finns i tabellerna i bilagan.

¹² Källa: Samtrafikens register över utbudsdata baserat på inrapporterade uppgifter från kollektivtrafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter

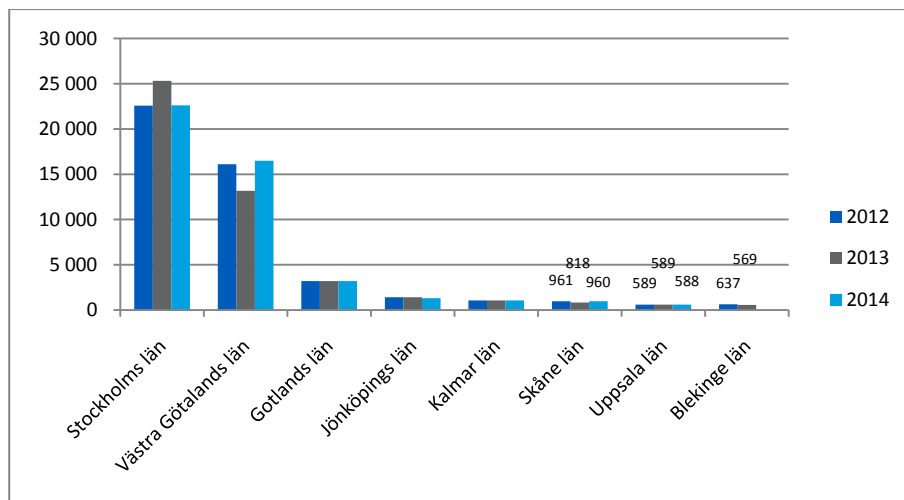
¹³ De data som finns registrerade för Uppsala län avser vägfärjetrafik som drivs av Trafikverkets Färjerederi, och är enligt definition inte kollektivtrafik (se under rubrik Definition kollektivtrafikmarknaden). Vägfärjan följer automatiskt med i det trafikdata som Upplands Lokaltrafik skickar eftersom de ur kundsynpunkt har med den i sin reseplanerare.

Diagram över antal avgångar inom kollektivtrafik på vatten, vecka 40, år 2012-2014



Källa: Egna bearbetningar av Samtrafikens utbudsdata, 2014

Diagram över körd sträcka inom kollektivtrafik på vatten, vecka, 40 år 2012-2014



Källa: Egna bearbetningar av Samtrafikens utbudsdata, 2014

2.3.1 Oförändrat antalet påstigningar

Tabellen nedan visar det genomsnittliga *antalet påstigningar* per invånare för kollektivtrafik till sjöss fördelat per län under perioden 2010-2013. Det genomsnittliga antalet påstigningar har varit snarlikt under perioden.

En ökning från 3 till 4 genomsnittliga resor per invånare och år visas dock för Västra Götalands län för året 2013. För år 2013 finns också Jönköpings

län med, med en genomsnittlig resa med kollektivtrafik till sjöss per invånare och år.

Tabell över antalet påstigningar per invånare och per län, i genomsnitt

	Fartyg 2010	Fartyg 2011	Fartyg 2012	Fartyg 2013	Totalt alla trafikslag 2013
Västra Götaland	3	3	3	4	175
Stockholm	2	2	2	2	355
Jönköping	-	-	-	1	54
Blekinge	1	1	1	1	55
Riket	1	1	1	1	148

Källa: Trafikanalys, Lokal och regional kollektivtrafik 2013, statistik 2014:22. Tabell 2.1.

Om man ser till antalet påstigningar totalt sett inom kollektivtrafik på vatten under tioårsperioden 2003-2013 så har de ökat från 8 miljoner till 11 miljoner¹⁴. Samtliga trafikslag har ökat under perioden.

2.4 Kollektivtrafikföretag brister i inrapporteringen

Det finns brister i de utbudsdata som regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag rapporterar in till Samtrafiken. Transportstyrelsens genomgång har visat att det finns operatörer som inte har rapporterat in data trots att kollektivtrafiklagen ställer krav på anmälningsplikt och trafikantinformation (tidtabellsdata och hållplatsinformation senast 21 dagar före trafikstart). Detta gäller framförallt operatörer av kommersiell kollektivtrafik som inte alltid känner till att de ska anmäla sin trafik till Samtrafiken.

Transportstyrelsen har hösten 2014/våren 2015 genomfört en första informationsinsats om vilken typ av information som kollektivtrafikföretagen ska lämna in. Informationsinsatsen har gjorts som en del i ett led att påbörja en årlig tillsyn av anmälningsplikt och trafikantinformation i enlighet med kollektivtrafiklagen. Det har visat sig att det finns ett antal län (Östergötland, Gävle, Örnsköldsvik, Luleå m.fl.) där det bedrivs skärgårds- trafik enligt tidtabell öppen för allmänheten och som inte finns redovisat i underlaget från Samtrafiken. Den informationsinsats som har gjorts innebär troligen att mängden kommersiell kollektivtrafik som inrapporteras kommer att öka på sikt.

¹⁴ Källa: Trafikanalys, Lokal och regional kollektivtrafik 2013, statistik 2014:22. Tabell 12 i bilaga.

3 Kollektivtrafik på vatten per län

Nedan beskrivs kollektivtrafik på vatten i de län som har den mest omfattande trafiken.

3.1 Stockholms län – förändringar på gång

Stockholms län är det län som har den högsta andelen kollektivtrafik på vatten mätt i antal körda kilometer. Pendelbåtstrafiken på Stockholms vatten är ännu relativt sett liten i förhållande till potentialen, men nio nya båtpendlarlinjer¹⁵ har varit föremål för utredning av Stockholms Läns Landsting (SLL) som är regionens regionala kollektivtrafikmyndighet. Trafikförsörjningsprogrammet kompletterades år 2013 med ett program för kollektivtrafik på vatten. I Stockholms läns landsting ingår Waxholmsbolaget. Waxholmsbolaget är en beställar- och utförarorganisation med ansvar för ett väl fungerande kollektivtrafiknät till sjöss i Stockholms skärgård. Waxholmsbolaget ansvarar för kollektivtrafiken till sjöss i Stockholms skärgård och i de inre hamnarna (inklusive Djurgårdsfärjan). Trafikdriften upphandlas av Waxholmsbolaget, som även äger ett tjugotal av de fartyg som går i reguljär linjetrafik under bolagets flagg.¹⁶

Kollektivtrafiken på vatten i Stockholms län har uppmärksammats under 2014 och 2015 i samband med upphandling av sjötrafiken i Stockholms skärgård. Den befintliga skärgårdstrafiken sker, på grund av den avbrutna skärgårdsupphandlingen hösten 2013, med interimsavtal som löper ut 2016/17. Med anledning av att potentialen för kommersiell trafik i Stockholms skärgård visade sig vara låg under vissa perioder fattade trafiknämnden i slutet av år 2014 beslut om allmän trafikplikt under en tioårsperiod i Stockholms skärgård från Arholma till Landsort och upphandlingsprocessen av denna kollektivtrafik har därmed påbörjats. Beslutet om allmän trafikplikt ses av vissa kommersiella operatörer med oro på grund av svårigheter att möta upphandlingskraven gällande exempelvis fartyg och kapacitet men även då tiden från tilldelningsbeslut till trafikstart är för knapp för att kunna vidta nödvändiga anpassningar.

Trafiknämnden har även beslutat om ett antal villkor för upphandlingsarbetet, vilket innebär ett större ansvar för entreprenörerna som kommer att få ersättning för genomförd trafik och för underhåll av fartygen. De ges även incitament för att öka antalet nöjda resenärer. Kollektivtrafik på vatten i Stockholm kan förväntas öka i och med att trafiknämnden har godkänt tre nya pendelbåtlinjer med planerad trafikstart 2015.¹⁷

¹⁵ Bland annat Vaxholm, Hågernäs, Nacka, Mälaren och Värmdö

¹⁶ Waxholmsbolagets underleverantörer är bl.a. Haninge Charter & Sjötaxi AB, Ingemarsö Sjötaxi AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Landsortstrafiken AB, Refsnäs Sjötransport AB, Runmarö Båttaxi AB och Stavsånäs Båttaxi, Sea Cab Möja AB och Utö Rederi AB.

¹⁷ Källa: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafik-till-sjoss/>

De nya pendelbåtslinjerna i Stockholm är tänkta att gå mellan Ulvsunda - Södersjukhuset, Ekerö - Gamla Stan samt tvärs över Riddarfjärden. Planen var att sätta linjerna i bruk år 2015, men troligen kommer trafiken igång för vissa linjer i januari år 2016. Waxholmsbolaget (landstingsägt) arbetar nu med upphandlingarna. Pendelbåtslinjen tvärsöver Riddarfjärden förväntas locka många cyklister även om målgruppen är samtliga pendlare.¹⁸

Stockholms läns landsting upphandlar för närvarande även skärgårdstrafiken. Utgångspunkterna för upphandlingen är; en båttrafik som underlättar pendling, gynnar turism och som bidrar till att fler kan bo och arbeta i skärgården. Förra gången skärgårdstrafiken skulle upphandlas var 2013. I förslaget då ingick bland annat kraftiga minskningar av turtätheten, vilket medförde protesterna från skärgårdsbor och politiker (Folkpartiet och Centerpartiet tillsammans med oppositionen) varpå förslaget fälldes. Nuvarande upphandling syftar till att utveckla skärgården. Bland kritikerna mot det förra förslaget var skärgårdens intresseförening SIKO med anledning av problem med replipunkter¹⁹ och för korta vistelsetider på öarna. SIKO är positiva till den nya upphandlingen.

I den nuvarande upphandlingen delas skärgården upp i sex trafikområden för att också mindre redare ska ha möjlighet att lägga anbud. Det kommer också att finnas möjlighet till 3 000 timmar extra trafik om året jämfört med hur det ser ut idag. Hur de timmarna ska användas är dock inte bestämt. Året-runt-boende på exempelvis Möja, Runmarö och Nämdö är prioriterat för att uppnå en levande skärgård året runt. Vid årsskiftet blir det klart vilka företag som kommer att trafikera skärgårdslinjerna och i april 2016 är det meningen att trafiken ska starta. Waxholmsbolagets roll i skärgården är viktig, liksom SL:s roll på fastlandet för att säkerställa en välfungerande kollektivtrafik.²⁰

3.2 Västra Götalands län - kollektivtrafik bedrivs huvudsakligen av Västtrafik AB

Västra Götalands län står för den största andelen kollektivtrafik på vatten mätt i antal avgångar. Totalt sett finns det 13 båtlinjer i Västra Götalands län. I Göteborg har man flera linjer som möjliggör arbetspendling. I Västra Götalands län finns Fjällbacka skärgårdstrafik, båttrafik mellan Göteborg och Södra skärgården samt Älvtrafiken.²¹

Älvtrafiken utgör båttrafik över Göta älv i Göteborg. I Göteborg reser ca 2 miljoner passagerare om året med pendellinjerna Älvsnabben och Älvsnabbare.²²

¹⁸ Källa: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafik-till-sjoss/>

¹⁹ En replipunkt utgör basen, utgångspunkten för sjötrafiken.

²⁰ Källa: SVT Nyheter Stockholm den 18 mars 2015.

²¹ Källa: www.vasttrafik.se

²² Källa: <http://www.styrsobolaget.se/alvtrafiken>

Det är framförallt Västtrafik AB som bedriver kollektivtrafiken i regionen, så gott som samtlig kollektivtrafik är upphandlad²³. Den upphandlade kollektivtrafiken utförs av kollektivtrafikföretagen Styröbolaget, Gunnars Båtturer AB, Dyngö Sjötaxi, Koster Marin AB, Karingötrafiken AB, Lysekils Hamn, Tekniska Kontoret Marstrand och Wallhamnbolagen AB/Färjetrafiken samt Öckerö kommun/Färjetrafiken. Endast enstaka linjer drivs på kommersiell basis, exempelvis av Gunnars Båtturer AB och av Bohusläns Skärgårdstrafik AB.

Styröbolaget kör, på uppdrag av Västtrafik, passagerartrafiken med skärgårdsbåtar från Saltholmen till Södra skärgården och älvtrafiken med Älvsnabben och Älvsnabbare. Fartygen ägs av Styröbolaget, förutom de båda nya pendelfärjorna för älvtrafiken som sätts i trafik under början av 2015 och ägs av Västtrafik.²⁴

Terminaler, bryggor och vänthallar tillhör som regel Västtrafik med undantag för fritidsöarna där lokala föreningar står som ägare.

Merparten av trafikavtalen mellan Västtrafik AB och kollektivtrafikföretagen löpte ut år 2014 och trafiken är därmed föremål för ny upphandling.²⁵

3.3 Gotlands län - trafiken konkurrensutsätts

Gotlandstrafiken bedrivs mellan Visby och två fastlandshamnar – Nynäshamn och Oskarshamn. Gotlandsfärjorna körs idag och fram till februari 2017 av Destination Gotland. Nuvarande avtal, som skulle ha löpt ut 2015, har förlängts med ett korttidsavtal om två år. Destination Gotland har även fått det nya avtalet med Gotlandstrafiken för tioårsperioden 2017-2027. Trafiken ska gå året runt med i princip två dubbelturer per dag Visby–Nynäshamn och en dubbeltur Visby–Oskarshamn.²⁶

Det har även framkommit att det finns kommersiella intressen för att starta en konkurrerande linje, av det nybildade bolaget Gotlandsbåten. Gotlandsbåtens trafik som skulle ha startat under sommaren 2014 kom aldrig igång, inte heller finns planer för trafik under sommaren 2015.²⁷ Enligt uppgifter i media²⁸ kommer trafiken att senareläggas till år 2016.

²³ Enligt statistik från Samtrafiken bedrivs ingen kommersiell kollektivtrafik alls i Västra Götalandsregionen, men tillsynen har visat att ett par aktörer bedriver kommersiell kollektivtrafik.

²⁴ Källa: <http://www.styrsobolaget.se/alvtrafiken>

²⁵ Källa: www.vasttrafik.se

²⁶ Källa: www.trafikverk.se och www.destinationgotland.se

²⁷ Källa: www.gotlandsbaten.se

²⁸ Travel News, 2014-11-20.

Då den befintliga Gotlandstrafiken är statligt subventionerad har det i samband med Gotlandsbåtens trafik uppstått svårigheter för privata aktörer att få samma förutsättningar som Destination Gotland (subventionerat biljettpris, företräde till kajplats med mera). Ytterligare en aspekt som kan vara intressant att studera närmare är huruvida Gotlandstrafiken bör definieras som kollektivtrafik eftersom folkbokförda på Gotland gynnas med lägre biljettpriser. I statistiken i denna kartläggning är Gotlandstrafiken inkluderad.

3.4 Blekinge län - företrädevis sommartrafik

I Blekinge bedrivs kollektivtrafik på vatten med Blekingetrafiken som huvudman²⁹. Under höst, vinter och vår körs linjetrafik till några av de största öarna i Blekinge. Under sommaren utökas trafiken med flera turer och destinationer. Blekingetrafiken samarbetar med en rad företag. Affärsverken Karlskrona AB kör skärgårdstrafiken i Karlskrona. Haglund Shipping kör skärgårdstrafiken i Karlshamn och Sölvesborg.

Haglund Shipping har ett avtal med Blekingetrafiken att under perioden 2011-2018 utföra passageraretrafik på 4 linjer i Sölvesborgs och Karlshamns kommuner.³⁰

Året-runt-trafik har tidigare endast funnits i Karlskrona skärgård samt mellan Nordersund och Hanö. Från och med år 2011 bedrivs även viss året-runt-trafik i Karlshamns skärgård.

3.5 Norrbottens län - kollektivtrafik på vatten i Luleå skärgård

I Luleå kommun bedrivs kollektivtrafik i Luleå skärgård fördelat på tur-båttrafik, arbetsbåttrafik och förfallstrafik.

Turbåttrafiken går från maj till september. *Arbetsbåttrafiken* går tur och retur mellan fastlandet och öarna morgon och kväll så länge det är isfritt. *Förfallstrafiken* är en beställningstrafik som ska möjliggöra för Luleåbor att komma till och från öarna även under perioder med isläge. Detta sker i första hand med isbrytande båt, därefter med svävare eller hydrokopter och vid speciella tillfällen med helikopter. Denna trafik omfattar normalt några veckor på senhösten och några veckor innan islossningen i april-maj.

Laponia Rederi AB och Condor Shipping AB utför trafiken under 2015.³¹

²⁹ Blekingetrafiken AB har per 2014-04-30 överlåtit hela sin verksamhet till sin ägare Region Blekinge. Detta innebär bl.a. att Region Blekinge har övertagit samtliga avtal beträffande kollektivtrafik till sjöss.

³⁰ Information från Blekingetrafikens hemsida 2015-05-20; <https://www.blekingetrafiken.se/din-resa/skargardsbatar/#vara-skargardsbatar>

³¹ NSD 2015-05-05

3.6 Östergötlands län - skärgårdstrafik och svävartrafik

I Östergötlands län finns upphandlad kollektivtrafik på vatten i skärgården. Trafiken utförs av Högstad Produktion AB och Kättilö Båttransporter AB. Kättilö Båttransporter kör linjetrafik åt Östgötatrafiken året runt.

Vintertid vid isläge ersätts den ordinarie skärgårdstrafiken med svävartrafik. Svävartrafiken ger företräde till folkbokförda på öarna och definieras därmed inte som kollektivtrafik då kollektivtrafik per definition är öppen för allmänheten.

3.7 Södermanlands län - skärgårdstrafik

Upphandlad trafik bedrivs som skärgårdstrafik i Nyköpings kommun av MS Thor Skärgårdsturer Tystberga. Trosa Rederi AB bedriver skärgårdstrafik sommartid i Nyköpings skärgård enligt tidtabell. Trosa Rederis trafik har dock inte rapporterats in som kollektivtrafik som utförs på kommersiell basis. Transportstyrelsen bedömer dock att trafiken är att betrakta som kollektivtrafik.

3.8 Jönköpings län - Gränna-Visingsö-trafiken med vägfärja

Jönköpings kommun ansvar för färjetrafiken Gränna-Visingsö, vilken utförs av Trafikverkets Färjerederi. Vägfärjor ingår egentligen inte i begreppet kollektivtrafik, utan anses vara en del av vägnätet. Transportstyrelsen har i denna kartläggning emellertid bedömt att den färjetrafik där man tar betalt av passagerarna kan definieras som kollektivtrafik (se avsnittet om definitionen av kollektivtrafik). Färjetrafiken Gränna-Visingsö är avgiftsbelagd.

3.9 Kalmar län – cykel- och pendlarfärja

Destination Gotland bedriver upphandlad trafik från Oskarshamn till Gotland. Upphandlad skärgårdstrafik finns också i Västerviks kommun (rutten Idö-Västervik-Hasselö trafikeras varje dag med taxibåt av Solidö Skärgårdstaxi, men alla turer måste förbokas) samt i Oskarshamns kommun (anropsstyrd trafik till ett par öar med bofast befolkning). I länet finns även kommersiell kollektivtrafik under sommarsäsong, en cykel- och pendlarfärja som går från Kalmar till Färjestaden på Öland. Trafiken bedrivs av Ressel Rederi AB.³²

3.10 Skåne län - Ventrafiken

I Skåne län sköts kollektivtrafiken på vatten av Rederi AB Ventrafiken. Ventrafiken bedriver färjetrafik året om mellan Landskrona och Ven. Trafiken utförs på uppdrag av Landskrona stad och Skånetrafiken, samt på

³² Trafiken bedrivs med stöd av Trafikverket, Mörbylånga kommun, Kalmar kommun och företagarföreningen i Färjestaden. Info från <http://www.klt.se/Reseinfo/Fardsatt/Cykelfarjan-i-Kalmarsund/>.

kommersiell basis. I rederiet finns tre fartyg, två bilfärjor och ett passagerarfartyg.

4 Kollektivtrafikföretagen

I följande kapitel redovisas antal kollektivtrafikföretag översiktligt och en redogörelse görs för förändringar mellan kollektivtrafikföretagens utbud utifrån säsongsvariationer.

Enligt Samtrafiken bedriver 14 kollektivtrafikföretag kommersiell eller upphandlad kollektivtrafik på vatten i Sverige. Här bör påpekas att kollektivtrafikföretag som Västtrafik Fyrbodol, Waxholmsbolaget, Storstockholms lokaltrafik, Skånetrafiken och Blekingetrafiken har ett antal underleverantörer som inte finns med i listan. De aktörer som bedriver störst verksamhet är Västtrafik Fyrbodol AB, Waxholmsbolaget, Ekerö kommun och Storstockholms Lokaltrafik AB.

4.1 Förändringar i kollektivtrafikföretagens utbud

Det förekommer förändringar i kollektivtrafikföretagens trafikutveckling baserad på planerat utbud åren 2012-2014 (vecka 40). Medan en aktör ökar utbudet med 16% mätt i antal avgångar minskar trafiken för en annan med 78%. Den aktör som upplevde en minskning i planerat antal avgångar bedriver störst andel kollektivtrafik inom sitt län. Under samma period ökade den trafiken med 48% mätt i körd sträcka, vilket tyder på linjeförändringar (färre linjer som trafikerar en längre sträcka). Samtidigt ökade ett annat kollektivtrafikföretag i samma län markant mätt i körd sträcka, dvs den totala marknaden för kollektivtrafik inom det aktuella länet kan ha utökats under perioden.

4.2 Förändringar i marknadsandelar i Stockholms län

Ser man till förändringar bland leverantörerna mellan år 2012 och 2013 (vecka 40) kan konstateras att de största förändringarna har skett i Stockholms län där också det kommersiella inslaget av kollektivtrafik är som störst baserat på planerat utbud. Den kommersiella kollektivtrafiken har under perioden ökat i länet framförallt mätt i antalet *avgångar*, vilket förklaras av nytillkomna linjer.

Sedan den nya kollektivtrafiklagen infördes, augusti 2012, kan vi se att marknadsandelarna även omfördelats något i Stockholms län. Mätt i *körd sträcka* har den marknadsledande aktören minskat sin andel något samtidigt som de kommersiella inslagen ökar. Denna utveckling har även fortsatt från

år 2013 till år 2014. Körd sträcka varierar mycket beroende på form av trafik, exempelvis är den körda sträckan för arbetspendling i stadsområden oftast betydligt kortare jämfört med körd sträcka i skärgårdstrafiken. Studerar man istället *antalet avgångar* ser fördelningen mellan kollektivtrafikaktörerna liknande ut som för körd sträcka under år 2014.

4.3 Kollektivtrafikens utbud säsongsbetonat

Beroende på anpassning till efterfrågan kan inte uteslutas att de operatörer som har minskat sin trafik under perioden 2012-2014 eller ser ut att ha upphört med trafik på våren (vecka 12) jämfört med hösten (vecka 40) kommer att bedriva kollektivtrafik igen eftersom transporterna är starkt säsongrelaterade. En stor säsongvariation kan konstateras och marknadsandelarna mellan kollektivtrafikföretagen varierar både mellan åren och mellan säsongerna. Utbudsdata visar också att den kommersiella trafiken ökar under sommarhalvåret.

Vid en jämförelse av planerat utbud under en sommarvecka (vecka 26) kan konstateras att de företag som bedriver kommersiell i Stockholms län har betydligt fler avgångar sommartid. Det är intressant att notera att förutom att antalet avgångar ökar markant på sommaren så förändras även marknadsandelarna.

4.4 Kartläggningen har identifierat fler kollektivtrafikföretag

Transportstyrelsens kartläggning har visat att det finns ytterligare aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten, men som inte har anmält sin trafik till Samtrafiken eller RKTm. Med anledning av den genomförda informationsinsatsen kan förväntas att den inrapporterade kollektivtrafiken på vatten kommer att öka inför kommande sommarsäsong. Av de inkomna svaren (44 av 64) svarade 35 att de bedriver kollektivtrafik.

Det handlar bland annat om ett tiotal mindre aktörer som bedriver kommersiell kollektivtrafik, företrädesvis under sommarsäsongen, och som inte har varit medvetna om att trafiken definieras som kollektivtrafik då definitionen har upplevts svårtolkad. Det handlar också om ett antal aktörer (22 stycken) som bedriver upphandlad skärgårdstrafik på uppdrag av kommunen eller av länstrafikbolag.

Det finns även exempel på aktörer som inte anser sig bedriva kollektivtrafik trots att Transportstyrelsen bedömning är att de gör det enligt kollektivtrafiklagens definition av kollektivtrafik.

Kartläggningen har också visat att det förekommer gränsfall för när trafik bör tolkas som kollektivtrafik. Framförallt gäller det tidtabellsbunden trafik

öppen för allmänheten, men som kan tolkas ha andra syften än persontransporter. Det handlar främst om upplevelseresor, exempelvis turer med kanalbåtar. I de fall som Transportstyrelsen gör bedömningen att syftet med resan är något annat än att transportera sig har därför dessa företag undantagits från rapporteringsskyldigheten.

5 Upphandlad och kommersiell trafik

I följande kapitel beskrivs fördelningen mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik på vatten och hur utvecklingen har sett ut sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft. Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningen berörs även kort.

5.1 Upphandlad kollektivtrafik på vatten minskar i samtliga län utom Stockholms³³

Enligt uppgifter hämtade från Trafikanalys bedrevs kollektiv sjöfartstrafik år 2011 huvudsakligen som upphandlad trafik i Stockholms skärgård och Djurgårdsfärjorna, Göteborgs södra skärgård samt älvtrafiken, samt till Gotland. Utöver dessa fanns även upphandlad sjötrafik i Jönköpings län (till Visingsö), Skåne (till Ven), Blekinge län, och Uppsala län.³⁴

Transportstyrelsen gjorde under år 2014 en förfrågan till samtliga RKTМ om den upphandlade kollektivtrafiken i landet. Utifrån de svar som kom in kan tilläggas att upphandlad kollektivtrafik på vatten även finns i Värmlands, Östergötlands och Södermanlands län³⁵.

I Stockholms län ökade den upphandlade trafiken med 17 procent mätt i planerad körd sträcka år 2013 jämfört med föregående år. Samtidigt minskade antalet planerade avgångar i den upphandlade trafiken i länet i motsvarande omfattning under samma period.

Samtliga län uppvisar ett oförändrat eller minskat resultat mätt i antal planerade avgångar för såväl den upphandlade som kommersiella kollektivtrafiken mellan år 2012 och 2013, förutom Stockholms län som visar en ökning i antalet planerade avgångar med 148 stycken i den kommersiella trafiken.

Den största minskningen i antalet planerade avgångar skedde i Västra Götalands län med en minskning med 22 procent, samtidigt minskade även den planerade körda sträckan med 18 procent. Skåne uppvisade också en stor minskning av den upphandlade kollektivtrafiken på vatten med omkring

³³ Egna bearbetningar av Samtrafikens utbudsdata, 2012-2014

³⁴ Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012 (Rapport 2012:13)

³⁵ TSV 2014-1649, Förfrågan om underlag för kartläggning av den upphandlade kollektivtrafiken, utskickad 14 maj 2014.

15 procent för såväl antal planerade avgångar som planerad körd sträcka. I Blekinge minskade den upphandlade kollektivtrafiken som inrapporterats med omkring 10 procent, mätt i såväl antal planerade avgångar som i planerad körd sträcka.

5.2 Kommersiell kollektivtrafik på vatten har ökat marginellt

Andelen av kollektivtrafiken till sjöss som utfördes på kommersiell basis var 2,5 procent vecka 40 år 2014³⁶. Detta var en ökning från föregående år då andelen var 1,6 procent. Stockholms län är det enda län som har rapporterat in kommersiell kollektivtrafik på vatten under 2012 och 2013 till Samtrafiken.³⁷

Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningen i och med den nya kollektivtrafiklagen³⁸ visar att det startades tre nya kommersiella linjer med båt/färja/cykelfärja under perioden 2012-01-01 – 2014-09-30. Företagen som står för dessa är Green City Ferries Rederi AB med trafik mellan Solna och Klara Mälarstrand, Ressel Rederi AB med trafik mellan Hammarby Sjöstad och Nybroviken samt Roslagens Sjötrafik AB med trafik mellan Stavnäs och Sandhamn. (Roslagens Sjötrafik upphörde enligt Trafikanalys utvärdering med sin trafik under perioden.) Ressel Rederi bedriver även cykel- och pendlingsfärja från Kalmar till Färjestaden under sommarsäsongen.

Den kommersiella kollektivtrafiken på vatten ökar främst under sommarmånaderna. Sommaren 2014 inrapporterades 374 avgångar i kommersiell kollektivtrafik på vatten totalt, varav samtliga skedde i Stockholms län.

Det bör emellertid återigen tilläggas att ovanstående statistik baseras på inrapporterade uppgifter till Samtrafiken och att Transportstyrelsens tillsyn har visat att det kommersiella inslaget i kollektivtrafiken på vatten är större än vad som tidigare har redovisats. Samtidigt har en relativt stor del av kollektivtrafiken i Stockholms län inrapporterats som okänd trafik, det vill säga trafik som varken kunde identifieras som upphandlad eller kommersiell. Därför är det svårt att dra slutsatser i form av ett ökat utbud av kommersiell kollektivtrafik som effekt av den nya kollektivtrafiklagen.

5.3 Marknadsöppningens effekter – inte så stora som väntat

Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningen i den regionala kollektivtrafiken³⁹ visade att det inte skett så stora förändringar som man hade förhoppningar om, men att det på grund av luckor i lagen kring bytespunkter,

³⁶ Utvecklingen av utbudet för järnväg och regional kollektivtrafik (Rapport 2014-14), Trafikanalys.

³⁷ Egna bearbetningar av Samtrafikens data 2012-2014.

³⁸ Utvecklingen av utbudet för järnväg och regional kollektivtrafik (Rapport 2014-14), Trafikanalys.

³⁹ Utveckling av utbudet för järnväg och regional kollektivtrafik, Rapport 2014:14

biljettsystem och ”otillbörlig undanträngning” av kommersiell trafik inte hade kunnat bli på annat sätt. Slutsatsen var att regional kollektivtrafik behöver subventioneras pga. att det ofta är kommersiellt ointressant och svaga incitament för regionala kollektivtrafikmyndigheterna att följa lagens intentioner, inga extra åtgärder (lagstöd, nationellt stöd) har satts in för att få det att fungera samt svag tillsyn.

Trafikanalys konstaterar också att det är något tidigt att uttala sig om effekterna, hittills har 24 linjer totalt sett inom kollektivtrafiken startats på tre år, varav 13 linjer finns kvar.

Transportstyrelsens granskning visar dock på att det finns fler aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten än vad som tidigare var känt (se avsnitt 4.4).

6 Sammanfattande slutsatser

Kollektivtrafik på vatten bedrivs i ett tiotal län i Sverige. Det är emellertid två av länen som står för den stora merparten av trafiken, Västra Götalands- och Stockholms län. Västra Götalands läns har flest antal avgångar för kollektivtrafik på vatten, och antalet avgångar här ökat med 16 procent under perioden 2012-2014. I Stockholms län har antalet avgångar däremot minskat med 15 procent under samma period. Om man istället ser till den körda sträckan för kollektivtrafik på vatten så är den längre i Stockholms län än i Västra Götalands län, vilket tyder på att man här färdas längre sträckor kollektivt till sjöss.

Kollektivtrafik på vatten finns även i andra län, som Jönköpings län (färjan till Visingsö), Skåne län (Ventrafiken), Gotlands län (Gotlandsfärjan), Kalmar- och Blekinge län m.fl. Trafiken i dessa län är betydligt mindre omfattande och bedrivs till viss del endast sommartid.

Aktörerna som bedriver kollektivtrafik på vatten är framför allt större kollektivtrafikföretag som bedriver trafiken i upphandlad form. Exempel på aktörer är Waxholmsbolaget, Västtrafik, SL, Skånetrafiken, Blekinge-trafiken m.fl. Dessa större aktörer har ofta ett flertal mindre rederier som underleverantörer vilka utför trafiken, men de kan också utföra delar av trafiken själva. Därutöver finns det ett antal mindre aktörer som bedriver kollektivtrafik på kommersiell grund.

Enligt uppgifter från Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningen av kollektivtrafiken var andelen kollektivtrafik på vatten som utfördes på kommersiell grund endast 2,5 procent (år 2014).

Denna kartläggning visar att denna siffra är något underskattad. Det finns ett tiotal mindre kollektivtrafikföretag som bedriver kollektivtrafik till sjöss på kommersiell grund, men som inte har anmält sin trafik till Samtrafiken eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bland annat på grund av att man inte har varit medveten om att trafiken definieras som kollektivtrafik. Denna trafik är ofta säsongsbunden och inte särskilt omfattande.

Transportstyrelsens informationsinsats i samband med förberedande tillsynsaktivitet har också visat att det finns upphandlad trafik som inte har anmälts till Samtrafiken. Det handlar till exempel om kommuner som upphandlat skärgårdstrafik.

7 Förslag till fortsatt arbete

Denna kartläggning baseras på aktuella uppgifter om kollektivtrafik på vatten fördelat per län och kommersiellt/upphandlat samt kollektivtrafikföretag. Förslagsvis genomförs en *uppföljande kartläggning i samband med tillsynen* av trafikantinformation och anmälningsplikt, vilket Transportstyrelsen har för avsikt att utföra årligen.

I samband med denna kartläggning som är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning gällande kollektivtrafik på vatten bör även nämnas att Transportstyrelsen under det senaste året även har genomfört en utredning om sjöfartens förutsättningar⁴⁰ samt deltagit i projektet ”Koll på vatten”.

Det myndighetsövergripande projektet ”Koll på vatten” syftar till att höja kunskapen, genomföra potentialbedömningar för kollektivtrafik på vatten samt att identifiera kritiska faktorer. Projektet har medverkat i Persontrafikmässan och Transportforum. Projektet slutrapporteras våren 2015 och slutsatser är bland annat att vattenvägar kan bidra till hållbar mobilitet i och med sin utrymmeseffektivitet samt att de är en tillgänglig infrastruktur med kapacitet samtidigt som utmaningar som exempelvis samverkan i tidiga planeringsskeden måste lösas. För att kunna tillföra kapacitet, flexibilitet och redundans till transportsystemet krävs funktionsbaserade regelverk, aktörssamverkan och en tydlig ansvarsfördelning samt integrering med andra trafikslag.

Projektet har resulterat i ett antal områden som är centrala att arbeta vidare med; planeringsunderlag, benchmark gentemot övriga trafikslag, cyklister på vatten, strategiska bytespunkter, markallokering, visualisering samt kunskapsutveckling. *Transportstyrelsen kommer att medverka i benchmark*

⁴⁰ TSG 2015-189 Utredning av förutsättningarna för svensk sjöfart

gentemot övriga trafikslag samt kunskapsutveckling genom medverkan i forskningsprojektet ”Light Ice” som är en del av projektet ”Waterway 365”.

I samband med kartläggningen, men framförallt inom ramen för utredningen av förutsättningarna för sjöfarten har det framgått att *kollektivtrafikföretag som bedriver kommersiell trafik vid sidan av den upphandlade trafiken inte har samma förutsättningar som den upphandlade*. Branschen syftar exempelvis på biljettpris, avgångstider, kajtillgång etc.

Det har även framkommit att *upphandlingsförfarandet ofta är problematiskt för ett mindre trafikföretag*, dels pga. att tiderna från tilldelning av beslut till trafikstart är för kort för att hinna beställa/anpassa fartygen efter ändamålet samt att det finns en tendens till överdimensionering av fartygen i den upphandlade trafiken, vilket innebär att det kan bli svårt att få kostnadstäckning. Branschen påtalar även att *marknaden är trögrörlig* i och med svårigheterna att sälja fartyg vidare för andra användningsområden.

Gotlandstrafiken bör belysas närmare, dels utifrån definitionen av kollektivtrafik och dels utifrån ett förändrat marknadsläge med intresse för att konkurrensutsätta trafiken. Angående definitionen av kollektivtrafik finns det även skäl att se över *vägfärjornas verksamhet*.

Denna kartläggning av kollektivtrafiken och utredningen om sjöfartens förutsättningar samt projektet ”Koll på vatten” visar tillsammans med ovanstående att det finns ett behov av att ytterligare utreda förutsättningarna för kollektivtrafik på vatten. Med anledning av det planerar Transportstyrelsen genomföra en sådan fördjupad studie/utredning under år 2015.

Frågor som inte har besvarats i denna kartläggning men som är centrala frågor i Transportstyrelsens marknadsövervakning och som därmed skulle kunna vara intressanta att belysa i en *utredning av förutsättningarna för kollektivtrafik på vatten*, utöver ovanstående frågeställningar (se kursiveringar i texten ovan), är exempelvis:

1. Hur utvecklas biljettpriserna?
2. Hur utvecklas kvaliteten på resandet?
3. Hur ser avtalen för upphandlad trafik ut?
4. Hur utvecklas marknadsdominans och konkurrens på marknaden?
5. I vilken mån sker överflyttning mellan trafikslagslag?
6. Hur fungerar tillträdet till infrastruktur? (t ex vilka fartyg används?)
7. Uppstår tillträdesproblem/hinder? (t ex förstärkt skydd för fartygspassagerare, finansiering av infrastruktur och drift/underhåll)

8 Bilaga

Tabell över antal avgångar inom kollektivtrafik på vatten, vecka 40, år 2012 till år 2014

Län	2012:40	2013:40	2014:40	förändring 12-14
Västra Götalands län	5 335	4 165	6 177	16%
Stockholms län	2 780	2 375	2 371	-15%
Uppsala län	544	544	543	0%
Jönköpings län	228	228	211	-7%
Skåne län	122	104	122	0%
Blekinge län	48	43	-	-100%
Gotlands län	24	24	24	0%
Kalmar län	9	9	9	0%
Totalt	9 090	7 492	9 457	4%

Källa: Samtrafiken, notera att uppgiften saknas för Blekinge län vecka 40 år 2014.

Tabell över körd sträcka inom kollektivtrafik på vatten, vecka, 40 år 2012 till år 2014

Län	2012:40	2013:40	2014:40	förändring 12-14
Stockholms län	22 575	25 323	22 618	0%
Västra Götalands län	16 106	13 163	16 495	2%
Gotlands län	3 194	3 194	3 194	0%
Jönköpings län	1 409	1 409	1 304	-7%
Kalmar län	1 052	1 052	1 052	0%
Skåne län	961	818	960	0%
Uppsala län	589	589	588	0%
Blekinge län	637	569	-	-100%
Totalt	46 522	46 117	46 211	-1%

Källa: Samtrafiken, notera att uppgiften saknas för Blekinge län vecka 40 år 2014.