

Kandidatuppsats i logistik
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
VT 2019



UNIVERSITY OF GOTHENBURG
SCHOOL OF BUSINESS, ECONOMICS AND LAW

Stan är full av vatten

*En studie om ansvars- och finansieringsfrågan kring infrastrukturen i Göteborgs urbana
vattenvägar*

Handledare
Jon Williamsson

Författare
Kevin Storgård
Markus Näslund

Förord

Vi vill rikta enorma tack till alla de personerna som har bidragit och ställt upp på våra intervjuer. Tiden var stundtals en bristvara men ni lyckades på ett sätt eller annat bistå med svar på våra frågor, vare det fysiskt, via telefon eller mejl. Vidare vill vi tacka vår handledare Jon Williamsson och vår handledningsgrupp för outhärlig input, kritik och tips på tänkbara intervjupersoner. Avslutningsvis vill vi tacka varandra för konstant samarbete och tålamod, även under de stunder då uppsatsen knappas **flöt** på som tänkt.

Slutet gott, allting gott.

Kevin Storgård

Markus Näslund

Titel: Stan är full av vatten - En studie om ansvars- och finansieringsfrågan kring infrastrukturen i Göteborgs urbana vattenvägar

Omfattning: 15hp, VT 2019

Handledare: Jon Williamsson

Författare: Kevin Storgård & Markus Näslund

Nyckelord: urbana vattenvägar, Göteborg, ansvarsfördelning, finansiering, samverkan

Sammanfattning

Göteborg år 2019 har ett problem i att dess vägnät är överbelastat och trängseln är tilltagande. Detta leder till att staden och olika intressenter runt stadens utveckling behöver börja se över nya alternativ på trafikslag som skulle kunna hjälpa minskningen av belastningen på vägnätet. En i dagsläget underutnyttjad resurs i Göteborg är dess vattenvägar. En faktor till varför det ser ut som det gör i dag är att det saknas rimlig infrastruktur för att använda vattenvägarna på ett effektivt och smidigt sätt.

Syftet med denna uppsats är att undersöka vems ansvar det är att bistå och utveckla infrastrukturen så att både staden och andra tänkbara aktörer har möjligheten att nyttja vattenvägarna. Vidare kommer även uppsatsen behandla frågan kring hur detta möjligtvis ska kunna finansieras. För att hitta svar till dessa frågor genomfördes totalt sju intervjuer med olika personer med olika typer av förutsättningar och perspektiv på frågan för att kunna samla nyanserad information. Under arbetets gång identifierar författarna några olika teman som de kategoriserar under rubrikerna incitament och hinder. De identifierade incitamenten kring utvecklandet av vattenvägarnas infrastruktur var snarlika intervjupersonerna sinsemellan, och de var främst den tilltagande trängseln, samt behovet av att integrera vattenvägarna i stadsplaneringen. Medan de identifierade hindren var främst den brist av tradition att använda vattenvägarna i staden samt att det ur ett rent ekonomiskt perspektiv är en svår situation.

För att utvecklingen av infrastrukturen och förbättrade förutsättningar för bredare nyttjande ska lyckas, verkar många parter vara överens om att det kommer krävas en samverkan mellan staden och privata aktörer. Avsaknaden av tydlig praxis är ett stort hinder i processen, men detta kan avhjälpas genom att man formar mer konkreta regleringar kring hur vattenvägarna skall användas. Vidare är ansvarsfrågan diffus från stadens sida, det vill säga att ingen riktigt vet vem som ansvarar för vad. Detta leder till att komplexiteten ökar och det blir svårare för stadens olika enheter att arbeta med varandra, och ansvarsfrågan rinner ut i sanden.

Som det ser ut idag finns det en resursbrist från stadens sida, vilket är en indikation att privat samverkan kan krävas. Resursbristen i sig visar på en låg prioritering av frågan från staden och statens sida. Det är dock svårt att hitta en finansieringslösning som anses bäst, men denna rapporten tar upp några som kan vara relevanta.

Innehållsförteckning

1. INTRODUKTION	1
1.1 BAKGRUND	1
1.1.1 URBANA VATTENVÄGAR I GÖTEBORG	1
1.1.2 RIMLIG INFRASTRUKTUR	2
1.2 PROBLEMDISKUSSION	2
1.3 SYFTE	4
1.4 FRÅGESTÄLLNING	4
1.5 AVGRÄNSNING	4
2. METOD	5
2.1 ANSATS	5
2.2 INTERVJUMETODIK	6
2.3 INTERVJUPERSONER	7
2.4 TRANSKRIBERING	7
2.5 LITTERATURSÖKNING	8
2.6 RELIABILITET OCH VALIDITET	8
2.7 ETIK	9
2.8 UPPSATSENS ARBETSGÅNG	10
2.9 METODKRITIK	10
3. STUDIENS REFERENSRAM	11
3.1 FINANSIERINGSFORMER	11
3.1.1 STATLIG MEDFINANSIERING	11
3.1.2 OFFENTLIG-PRIVAT SAMVERKAN	11
3.1.3 SAMVERKAN MELLAN KOMMUNER OCH FÖRETAG	12
3.1.4 EU-BIDRAG	13
3.2 ANSVARSFÖRDELNING	13
3.3 FÖRÄNDRINGSDRIVARE	14
3.4 URBANA VÄGTRANSPORTERS PÅVERKAN OCH INCITAMENT TILL FÖRÄNDRING	14
3.5 GLOBALA LÖSNINGAR	15

3.5.1	THE BEER BOAT - UTRECHT	16
3.5.2	PARIS – VERT CHEZ VOUS	17
3.6	SAMMANFATTNING AV STUDIENS REFERENSGRAM	17
4.	EMPIRI	19
4.1	INTERVJU MED ULF MOBACK – STADSBYGGNADSKONTORET, GÖTEBORG STAD	19
4.2	MEJLINTERVJU MED JOHAN ERLANDSSON – VD OCH GRUNDARE PÅ VELOVE BIKES AB	20
4.3	INTERVJU MED DAVID JOSEFSSON – RIKSDAGSLEDAMOT FÖR MODERATERNA	21
4.4	MEJLINTERVJU MED JOHAN BÜSER – RIKSDAGSLEDAMOT FÖR SOCIALDEMOKRATERNA	23
4.5	INTERVJU MED SPYRIDON NTEMIRIS – TRAFIKKONTORET, GÖTEBORG	23
4.6	MEJLINTERVJU MED PETER ÅRNES – KRETSLOPP OCH VATTEN	25
4.7	MEJLINTERVJU MED BJÖRN SÖDAHL – SÖDAHL & PARTNERS AB	26
5.	DISKUSSION OCH ANALYS	28
5.1	INCITAMENT	28
5.2	HINDER	29
5.3	ANSVARSRÅGAN	30
5.4	FINANSIERING	32
6.	SLUTSATS	35
6.1	UPPSATSENS SLUTSATSER	35
6.2	UPPSATSENS BIDRAG	36
6.3	FÖRSLAG TILL FRAMTIDA FORSKNING	37
7.	REFERENSLISTA	38
	BILAGA 1. INTERVJUPERSONER	41

SIDA HAR LÄMNATS BLANK

1. Introduktion

Inledningsvis introduceras olika faktorer som identifierats som nödvändiga för läsarens förståelse av arbetet. Dessa faktorer är exempelvis urbanisering och ökad trängsel i staden då fler människor och transporter rör sig i staden. Vidare beskriver problemdiskussionen vilka olika faktorer som bidrar till en ökad komplexitet i problematiken, hur olika aktörer, i samband med svag reglering och bristande praxis leder till att ansvarstagande uteblir. Avslutningsvis mynnar detta ut i de frågeställningar som behöver utredas för att formulera lösningar och uppfylla studiens syfte.

1.1 Bakgrund

Under de senaste 200 åren har Sverige genomgått en urbaniseringsprocess som inneburit att folket har rört sig från glesbygden för att söka sig in till tätorter och städer (SCB, 2015). Urbaniseringen kan delas upp i tre faser, men den relevanta fasen i detta fall är den tredje och sista fasen av urbaniseringen vilket är nutid. Denna fas kallas även för stabiliseringsfasen och den innebär att urbaniseringen snart är avslutad (SCB, 2015). Från det att fas tre inleddes, cirka 1970, har andelen av Sveriges befolkning som bor i tätorter gått från 70% till dagens siffra på cirka 85% (SCB, 2015). Den generella urbaniseringstrenden i Sverige speglas även i Göteborgs befolkningens mängd, då den har ökat under de senaste 30 åren (Göteborgs Stad, 2018). Detta leder till att fler människor är i rörelse i staden och en ökad trängsel på vägar och gator uppstår.

1.1.1 Urbana Vattenvägar i Göteborg

Som följd av den ökande urbaniseringen, förtätningen av Göteborg och alla de olika utvecklingsprojekt som byggs i stan, fick Trafikkontoret i uppdrag av Göteborg stad att ”... att utreda en modell för att hantera transporter på Göta Älv och näraliggande vattenvägar i syfte att skapa förutsättningar för bygg- och anläggningstransporter samt masshantering...” (Jäderberg, 2018). Att staden ser urbana vattenvägarna, vilka definieras som ”Vattenvägar som ligger i anslutning till urbana miljöer” (Larsson *m.fl.*, 2017), som en alternativ lösning för minskad trängsel blir därmed tydlig. Vidare har Göteborgs trafik inte historiskt sett gått på vägar utan när staden under 1600-talet grundades och utformades, gjordes detta av holländare som planerade staden för att kunna nyttja urbana vattenvägarna. Det är de holländska stadsarkitekterna och dess expertis av bebyggelse på sankmark som föranledde att Göteborgs inre kanaler och kajer ser ut som de gör idag (Göteborg & Co., 2019). Detta vattennätverk är i dag relativt bortglömt och kapaciteten utnyttjas därför inte. Den saknade användningen leder dock till möjligheter för att föra godstransporter på dessa urbana vattenvägar för att kunna minska belastningen av vägtrafiken.

”Med smarta intermodala logistiklösningar kan en sådan [vattenburen]trafik bidra till ökad effektivitet och minskad trängsel på vägarna, samtidigt som nya framdrivningsteknologier kan ge lägre buller och minska skadliga emissioner till luft...”- Jäderberg, 2018

En smart multimodal lösning för godstransporter på urbana vattenvägar skulle därmed kunna leda till en ökad effektivitet, minskad trängsel och detta medan dessa alternativa transportslag kan minska på buller och utsläppsnivåer (Jäderberg, 2018).

1.1.2 Rimlig Infrastruktur

För att möjliggöra utvecklandet av multimodala lösningar, i förmån till att avlasta vägnätet, behöver stadens infrastruktur utvecklas. I allmänhet, i Sverige, är det regeringen och riksdagen som har ansvaret för att infrastruktur ska finnas att tillgå. Enligt Regeringskansliet hemsida står det:

”Transportpolitiken handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I området ingår infrastruktur och samtliga trafikslag såsom spårtrafik, vägtrafik, sjöfart och luftfart samt transport- och infrastrukturforskning.” – (Regeringskansliet, 2019)

Detta visar att infrastrukturens utveckling i generella termer är en politisk fråga. Vidare, kan därför rimlig infrastruktur tolkas till, som beskrivet i citatet ovan, en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

1.2 Problemdiskussion

Den ökande efterfrågan på både gods- och persontransporter anstränger den befintliga infrastrukturen mer och mer. Problem så som trafikstockningar, ökande bullernivåer, ökande utsläppsnivåer samt stigande kostnader för användarna av infrastrukturen präglar de urbana transportutrymmena. I fallet Göteborg finns det dock en i dagsläget relativt outnyttjad resurs, de urbana vattenvägarna. Men för att de urbana vattenvägarna skall kunna nyttjas effektivt kommer en stor tids- och kapitalinsats behövas, både före, under och efter implementering av de infrastrukturella utvecklingsarbeten som tillsammans ska bli en lösning (Garme *m.fl.*, 2017). I dagsläget är det dock svårt att säga vem som bör finansiera utvecklingsarbetet. Eventuella intressenter som kan tänkas vara relevanta här är exempelvis kommun, landsting, staten eller

näringslivet. Det behöver nödvändigtvis inte vara en enskild aktör som tar på sig enskilt ansvar för finansieringen, utan det finns lösningar som involverar flera parter.

Det kommer vara viktigt i arbetet framåt att identifiera vem som ska bära ansvaret för utvecklingen. Vidare är det viktigt att identifiera vem som äger berörd yta, och att reda ut vem som besitter rätten till dess förvaltning. I en kommun som Göteborg finns många olika aktörer som både skulle kunna komma att öppna dörrar för en infrastruktur som bygger på urbana vattenvägar, men även många som kan stänga dem. Nedan, i figur 1 har fastighetskontoret färgkoordinerat en karta efter vilka olika aktörer som ansvarar för varje given kajplats. Den inkluderar åtta olika aktörer som består av både kommunala förvaltningar och bolag. Detta visar på att ansvarsfördelningen i nuläget är spridd och medför en komplexitet i situationen som skulle kunna göra hanteringen av infrastrukturutveckling problematisk. Därför är det av intresse att undersöka vilka olika intressenter som kan tänkas verka på denna arena och vilka ansvars- och finansieringsalternativ som blir relevanta beroende på vilka beslut som genomförs.



Figur 1: Kajansvar kring Göta Älv. Källa: Fastighetskontoret - Göteborg

Det finns tydliga tidigare exempel att följa, exempelvis the Beer Boat i Utrecht och Vert Chez Vous i Paris. Situationerna som finns i dessa städer visar på att det inte är omöjligt för en stad att flytta transportflöden till städernas urbana vattenvägar. Exempelvis i Utrecht har de flyttat godsflöden för varudistribution till restauranger längs stadens kanaler. (Janjevic och Ndiaye, 2014). Men då varje stad är unik i dess utformning så går det sällan att direkt applicera andras lösningar. Dock är det viktigt att jämföra andra städernas projekt och lösningar med sin egen stad för att se vad som eventuellt hade kunnat vara en lösning på en större systemlösning.

1.3 Syfte

I dagsläget finns inte förutsättningarna som krävs för att flytta trafiken till vattnet, då både tillgängligheten och rimlig infrastruktur saknas. Denna uppsats syftar därför till att undersöka ansvarsfrågan för Göteborg stads urbana vattenvägar och dess infrastruktur, samt hur ansvarslösningen bör finansieras.

1.4 Frågeställning

- Vilken aktörs ansvar är det att förse Göteborgs urbana vattenvägar med rimlig infrastruktur?
- Hur bör utvecklingen av Göteborgs urbana vattenvägar finansieras?

1.5 Avgränsning

Uppsatsen kommer fokusera på Göteborgs urbana vattenvägar, mer specifikt Göta älv.

2. Metod

I detta avsnitt presenteras och beskrivs den metod som ligger till grund för studiens genomförande. Avsnittet behandlar först studiens ansats, för att därefter gå vidare till studiens genomförande. Vidare beskrivs de forskningsetiska aspekter studien tagit hänsyn till samt studiens trovärdighet.

2.1 Ansats

Patel och Davidson (2011) beskriver två olika typer av inriktningar som kan följas när forskning bedrivs, dessa två inriktningar är kvantitativ eller kvalitativ forskning. Vid kvantitativ forskning utförs mätningar och statistisk analys av det insamlade materialet. Den kvalitativa inriktningen innebär att forskaren är mer intresserad av mjuka data, och att förstå hur människor upplever olika företeelser. (Patel och Davidson, 2011) Då denna uppsats ämnat undersöka ansvarsuppdelningen och finansieringsmöjligheter kopplat till Göteborgs urbana vattenvägsinfrastruktur har författarna insett att olika personers perspektiv på denna frågan kommer behöva beaktas. Av denna anledningen gjordes valet att använda en kvalitativ inriktning.

Vanligtvis när en studie genomförs följs antingen ett induktivt eller ett deduktivt arbetssätt. Genomförs studien induktivt innebär detta att det först samlas in information om verkligheten genom datainsamling eller observationer och sedan jämförs detta mot en vetenskaplig grund för att skapa en uppfattning eller en teori. En deduktiv studie är motsatsen till det induktiva arbetssättet, där det då först skapas en uppfattning om ämnet genom insamling av teorier och sedan jämförs detta mot verkligheten. Ett tredje alternativ som kombinerar de två ovan nämnda följer ett abduktivt arbetssätt, där forskarna under studiens gång skiftar mellan de två metoderna och justerar sin teori och empiri vartefter ny information eller nya teorier hittas. (Patel och Davidson, 2011)

Huvudsakligen har det abduktiva arbetssättet använts i denna rapport. När abduktion används som arbetssätt inleds det med den induktiva sidan, och försök görs för att formulera ett hypotetiskt mönster utifrån ett fall. Sedan börjar den deduktiva delen av abduktionen och mönstret från induktionen försöks appliceras på nya fall. Enligt Patel och Davidson (2011) är fördelen med detta arbetssätt att risken minskar för att bli fast i endera av de två arbetssätten, då forskaren har möjligheten att pendla mellan det induktiva och deduktiva och genom detta utveckla det hypotetiska mönstret. Att forskaren fastnar inom en viss verklighetsuppfattning eller en teoretisk grund är något som kan hända i större utsträckning om arbetssättet är enbart deduktivt eller induktivt. (Patel och Davidson, 2011). Varför valet att använda abduktion gjordes i denna uppsatsen var att då författarna när de initialt gjorde sin litteraturstudie skapades

en bild av hur förhållningssätten kring exempelvis ansvarsuppdelning gällande infrastruktur fungerade. När författarna sedan samlade in empiri genom intervjuer utmanades bilden och fick författarna att då igen gå tillbaka till litteratur och andra rapporter för att försöka få en tydligare förklaring till varför informationen från intervjuerna såg ut som den gjorde.

2.2 Intervjumetodik

Då ämnet är relativt outforskat i fallet Göteborg ville vi höra vad de personer som jobbar med detta och som har erfarenhet inom området hade att berätta, och detta på ett fritt sätt. Därför använde vi oss av intervjuer. En av de största fördelarna med denna struktur är det faktum att intervjun är systematisk och förståelig samtidigt som det håller en konverserande och informell nivå (Eriksson och Kovalainen, 2011).

När intervjuer förs inom en studie kan frågorna som används präglas av olika grader av strukturering. En helt strukturerad intervju använder sig bland annat av frågor med helt fasta svarsalternativ. De semistrukturerade intervjuerna som har använts i denna studie innebär att frågornas huvudsakliga ämne är konkret fastställt men svarsutrymmet kommer lämnas öppet för respondenten (Patel och Davidson, 2011). Intervjufrågorna har varit semistrukturerade för att intervjupersonerna ska kunna svara på frågor helt genom deras egna ord, medan vissa frågor endast har krävt enkla svar som till exempel ja eller nej. Författarna valde denna intervjustruktur för att låta intervjupersonerna prata så mycket som möjligt med egna ord, istället för att författarna skulle lägga ord i munnen på dem.

Eriksson och Kovalainen (2011) menar också att svårigheten i detta val av teknik är att se till att alla frågor i de planerade intervjufrågorna täcks på en tillmötesgående nivå, det vill säga att man som intervjuare får svar på alla de frågor som de hade förväntat i förväg. Svårigheten, menar Eriksson och Kovalainen, är för intervjuaren att få alla svar de söker, samtidigt som intervjuaren är beredd att komma med mer djupgående frågor.

Vidare har standardiseringen av intervjuerna i helhet hållits på en relativt låg nivå och detta då intervjupersonen inte nödvändigtvis vill, eller har möjlighet att ge relevanta svar på samtliga frågor på grund av deras olika positioner och förutsättningar. Dock har samtliga respondenter fått snarlika frågor, omformulerade för att bättre passa intervjupersonens förutsättningar, med samma innebörd för att få så bra och representativa svar som möjligt.

2.3 Intervjupersoner

I författarnas val av intervjupersoner har flertalet olika personer och organisationer kontaktats, däribland politiska partier, företag och myndigheter. För att få en utökad insikt i vilka som kunde bidra med rimliga perspektiv fördes dialog med handledare. Utöver detta studerades tidigare uppsatser som behandlat liknande ämnen. I majoriteten av fallen hörde författarna av sig till en organisation, framförde uppsatsens syfte och frågeställningar, samt bad om att bli hänvisade till en person som organisationen ansåg besitta kompetens inom uppsatsämnet. Detta tillvägagångssätt har delvis varit lyckat då representanter hittades inom flera av de olika typer av perspektiv som önskades av författarna. Ur ett tidsmässigt avseende var detta en bristande strategi då mycket tid gick åt till bollande eller hänvisande mellan eller inom olika organisationer.

Målet var att de skulle hållas personliga intervjuer med samtliga intervjupersoner. Främst, på grund av låg tillgänglighet bland de intervjuade, blev dock utfallet att några intervjuer fick föras över mejl. Det faktum att flera intervjuer genomfördes via mejl kan ha resulterat i att alla svar inte är bästa möjliga, då risk för tolkningsfel kan förekomma och detta trots följdfrågor. Nedan följer *Tabell 1* som förtydligar intervjutillvägagångssätt för varje enskild intervju. Vidare i *Bilaga 1* finns en tydligare beskrivning av vem varje intervjuperson är och förklarar vad som gjort dem relevanta för denna studie.

Tabell 1 - Intervjupersoner, sammanfattat

Ulf Moback – Stadsbyggnadskontoret	Personlig intervju
Johan Erlandsson – Velove Bikes AB	Mejlintervju
David Josefsson – Moderaterna	Personlig intervju
David Büser – Socialdemokraterna	Mejlintervju
Spyridon Ntemiris – Trafikkontoret	Personlig intervju
Peter Årnes – Kretslopp och vatten	Mejlintervju
Björn Södahl – Södahl & Partners AB	Mejlintervju

2.4 Transkribering

Då de fysiska intervjuer som genomförts spelades in via mobiltelefon gjordes sedan en transkribering av dem, detta för att både komplettera informationen som lagts på minnet hos författarna samt för att bättre kunna överblicka intervjuerna som helhet. För att öka förståelsen och underlätta bearbetningen av informationen, transkriberades inte intervjuerna ordagrant utan skrevs om från tal till skriftspråk. Efter transkriberingen valdes de delar av intervjuerna som

ansågs relevanta, vilka omarbetades ytterligare för att slutligen fogas in i empirikapitlet. Viktigt att poängtera är att intervjuerna inte har transkriberats i sin helhet. Det författarna ansåg som irrelevant, exempelvis vad som sades precis i början och slutet av intervjuerna, har inte tagits med i transkriberingen. Beaktningsvärt är även att på grund av att innehållet gjorts om från tal till skriftspråk förekommer även risken för tolkningsfel. Patel och Davidson (2011) menar även att vid en transkribering påverkas informationen på ett eller annat sätt, exempelvis genom att bland annat kroppsspråk och betoningar faller bort (Patel och Davidson, 2011). Transkriptören finner dock att denne gjort en sanningsenlig representation av intervjuerna.

2.5 Litteratursökning

Det huvudsakliga tillvägagångssättet för insamlandet av sekundärkällor görs via sökning på olika vetenskapliga sökmotorer, exempelvis Google Scholar och Supersök via Göteborgs Universitetsbibliotek. För att skapa både goda och grundade förutsättningar för en välutvecklad analys har mycket litteratur funnen via de tidigare nämnda sökmotorerna använts under arbetets gång. Denna litteratur berör ämnen som hållbarhet, logistikteori, ansvars- och finansieringsfrågor vad gäller infrastrukturprojekt.

Författarna har under arbetets gång utfört många sökningar genom olika databaser för att samla information som skulle kunna gynna rapportens slutresultat. Givetvis har inte alla sekundärkällor som lästs hamnat i slutrapporter utan många källor har ämnat att öppna upp författarnas tankebanor för olika perspektiv och fungerat som kompletterande kunskapsbas och inte legat till grund för analysering av empiri.

För att hantera den mängd sekundärkällor som använts har referenshanteringsprogrammet Mendeley brukats av författarna, för att på ett konsekvent och enhetligt sätt kunna hålla ordning på alla källor. Vidare har Mendeleys plug-in funktion för Microsoft Word använts genomgående för hanteringen av källor, i syftet att författarna och läsare skall få en god överblick över referensmaterialet.

2.6 Reliabilitet och validitet

Med begreppet reliabilitet inom forskningsmetodik menas hur väl resultaten av en studie kan återupprepas om den skulle genomföras igen, detta är dock något som är mer relevant inom kvantitativa studier. Undersöks begreppet utifrån kvalitativa studier kan begreppet reliabilitet tolkas på ett annat sätt. Detta exempelvis genom att om en kvantitativ forskare skulle få olika svar på samma fråga från en och samma intervjuperson vid olika tillfällen som ett tecken på låg reliabilitet. En kvalitativ forskare å andra sidan måste ta i beaktning att förutsättningarna för

respondentens svar kan ha ändrats, exempelvis genom att denne fått tillgång till ny kunskap. Därmed behöver detta inte ses som ett tecken på låg reliabilitet i detta fallet. Validitet å andra sidan är ett begrepp som kan användas för att studera om slutsatser från en studie faktiskt är relevanta och sammanhängande eller ej (Bryman och Bell, 2013).

För att nå en starkare validitet i uppsatsen, valde författarna att ge intervjupersonerna frågorna i förväg. Detta för att intervjupersonerna skulle få chansen att förbereda sina svar så att det är så välformulerade och representativa som möjligt.

2.7 Etik

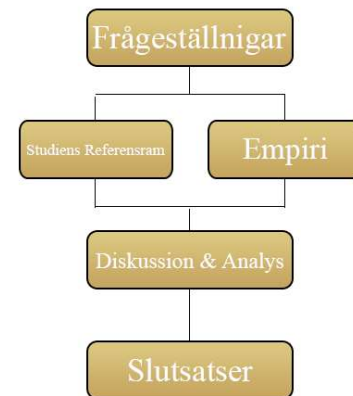
När forskning bedrivs är det viktigt att den görs på ett korrekt och rättvist sätt. I en rapport från Vetenskapsrådet som behandlar forskningsetik (2002) definieras fyra fundamentala krav som bör tas i beaktning vid forskning inom ett ämne. Dessa fyra krav är samtyckeskrevet, informationskravet, nyttjandekravet och konfidentialitetskravet. Samtyckeskrevet innebär att all den information som inhämtas från exempelvis en intervjuperson skall enbart användas om intervjupersonen samtycker till det. För en forskare är informationskravet viktigt för att studien skall vara transparent och den information som kan påverka respondenterna skall delas med dem. Med nyttjandekravet menas att all den information som samlas in genom studien endast skall användas i syftet för studien, och ej utlämnas till tredje part. Konfidentialitetskravet innebär att eventuella personuppgifter som kan komma upp i studien skall hanteras konfidentiellt, om det önskas av deltagaren. I denna uppsats har författarna arbetat med dessa fyra etiska krav genom att alltid varit transparenta med respondenterna om studiens syfte. Vidare har varje intervjuperson fått ta ställning om det godkänner att citeras, att nämna dem vid namn samt om det går bra att spela in intervjun. Alla punkter godkändes i samtliga fall. Vad gäller nyttjandekravet kommer författarna inte att använda den insamlade informationen till ett annat syfte än denna studie. (Vetenskapsrådet, 2002)

Innan varje intervju formellt inledes, ställde intervjuerna formaliafrågor där intervjupersonen fick bestämma om de vill vara anonyma, om det var okej att spela in intervjun och slutligen om författarna fick citera personen. Patel och Davidson (2011) säger att inspelning från intervjuer bidrar till en ökad empirisk trovärdighet. Den intervjumall som använts baserades till en början på diskussion mellan författarna, och hade grund i den information som samlats in. Intervjumallen omarbetades löpande i både samråd med handledare och baserat på de tidigare intervjuerna.

2.8 Uppsatsens arbetsgång

Arbetet utgick från de två frågeställningar som presenterats. För att besvara frågeställningarna och kunna dra rimliga slutsatser behövdes det en analys och diskussion kring den referensram och empiri som har samlats in under arbetets gång. Studiens referensram bestod av teoretisk litteratur, föreskrifter från statliga och kommunala myndigheter, samt praktiska exempel från omvärlden. Empirin å andra sidan bestod uteslutande av intervjuer av relevanta personer med olika nivåer av insyn och perspektiv inom ämnet.

Figur 2 – Uppsatsens arbetsgång



Under arbetets gång identifierades två tydliga teman som författarna har förstod ligga till grund för den rådande ansvarssituation som Göteborgs urbana vattenvägar befann sig i. Dessa teman var *incitament* och *hinder*. Dessa teman identifierades dels genom hur frågorna var utformade samt ställdes, men dels uppkom de genom de spontana diskussioner som växte fram mellan intervjuare och respondenterna. Vidare användes dessa teman senare som grund till analysen och diskussionen, då författarna ansåg dem vara nödvändiga att lyfta och diskutera innan de fokuserar på de faktiska frågeställningarna. Detta främst för ökad förståelse kring komplexiteten i frågan.

Då detta är en kvalitativ undersökning så baserades uppsatsen i stor utsträckning på vad olika personer tyckte och tänkte. Därför behövdes studiens referensram för att vidare relativisera den empiri som samlats in. Detta mynnade ut i diskussion och analys vars syfte var att presentera de olika idéerna som visats i både studiens referensram och av de olika intervjupersonerna. Områdena som behandlas i diskussionen och analysen är de områden som författarna ansett vara de mest relevanta och att de ligger till grund för, eller påverkas av, utvecklingen inom Göteborgs urbana vattenvägar och att de därför måste diskuteras. Exempel på dessa områden är de två identifierade teman *incitament* och *hinder*.

2.9 Metodkritik

Något författarna skulle kunna använt sig av är triangulering. Detta innebär att forskaren kan använda sig av olika källor i samma fråga, för att få ett mer nyanserat resultat (Patel och Davidson, 2011). I denna studien kunde exempelvis olika personer med olika befattning på exempelvis Trafikkontoret intervjuats för att öka studiens validitet.

3. Studiens Referensram

I följande avsnitt presenteras den teori och omvärldsexempel som används för att ge en bättre förståelse för situationen. Då vår referensram kontinuerligt behövs uppdateras allt med att ny empiri samlats in, är den representativ för att rimlig diskussion ska kunna föras.

3.1 Finansieringsformer

I en rapport av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), författad av Gunnar Lindberg (2008) ställer författaren inledningsvis upp de vanligaste formerna av finansiering för infrastruktur. Anslagsfinansiering är det mest förekommande, och innebär att investeringarna finansieras med anslagsmedel från staten. Vidare tar Lindberg (2008) även upp belåning från Riksgälden, diverse olika avgifter såsom trängselskatt och broavgifter samt finansiering genom partnerskap som finansieringsalternativ som kan användas. Finansiering genom partnerskap är en fråga som kommer tas upp ytterligare i kapitel 3.1.2. Lindberg (2008) tar även upp alternativa finansieringsformer för infrastruktur. Dessa alternativ innefattar utfördelning av både generella och vägrelaterade skatteintäkter, samt avsättning av vägrelaterade skatter och avgifter till regioner.

3.1.1 Statlig Medfinansiering

Begreppet statlig medfinansiering beskrivs av Trafikverket (2019), myndigheten som hanterar denna finansieringsform, att staten går in och medfinansierar en annan parts infrastruktur. Denna andra part kan exempelvis vara en kommun eller en region. Trafikverket har satt upp ett antal områden som medfinansieringen kan användas inom. Dessa områden innefattar bland annat investeringar i regionala kollektivtrafikmyndigheter, kollektivtrafikanläggningar och för åtgärder på gator och vägar som verkar för ett miljö- samt trafiksäkerhetsförbättrande omgivning. Specifikt för kollektivtrafikanläggningar ska finansieringsformen utnyttjas där investeringen syftar till att göra hela resekedjan i kollektivtrafiken mer tillgänglig, säker och attraktiv samt att det huvudsakliga fokuset bör ligga på resenärens bästa (Rangli Eklund, 2017).

3.1.2 Offentlig-Privat Samverkan

Offentlig-privat samverkan (OPS) är ett koncept som används inom infrastrukturprojekt med mer omfattande kostnader samt tar stor plats under en längre tid. Behovet för denna typ av entreprenadform är sprunget ur ansträngda statsbudgetar som inte klarade av höga summor avsedda för infrastrukturinvesteringar. Grundtanken med OPS är exempelvis att en offentlig myndighet, istället för att endast anlita ett entreprenadföretag för att bygga en väg, ingår i ett

avtal med en privat aktör. Denna aktör åtar sig bland annat ett finansierings-, byggnads- och driftsansvar i utbyte mot att de får möjligheten att ta ut avgifter för användandet av infrastrukturen, exempelvis vägtullar. Vanligt förekommande är att det bildas ett projektbolag som endast har hand om det enskilda projektet, och avvecklas när det är färdigställt. Generellt sett kan OPS beskrivas som någon form av mellanting mellan privatisering och konkurrensutsättning. (Arnek, Hellsvik och Trollius, 2007)

Centralt för OPS är att ansvarsfördelningen preciseras tydligt i avtalet. Projektbolaget kan i stort sett ansvara för alla olika delar, exempelvis design, byggnation, finansiering och drift. I normalfallet ansvarar projektbolaget för byggnation, finansiering och drift. Ett exempel från Sverige är Arlandabanan i Stockholm, där ett konsortium av företag åtog sig delar av finansieringsansvaret för projektet och har då enligt avtalet rätt att hantera driften, under 45 år, av den tågtrafik som banan kommer nyttjas för. Detta medför att stora delar av både intäkts och kostnadsrisken ligger på konsortiet. (Arnek, Hellsvik och Trollius, 2007)

Mer specifikt samfinansierades Arlandabanan av både staten och ett privat konsortium bestående av bland annat NCC och SIAB. Statens bidrag till denna samfinansiering, som totalt omfattade 4,1 miljarder kronor, var ungefärligen 1,4 miljarder kronor, vilket innebär att det privata konsortiet stod för 2,7 miljarder kronor (Riksrevisionen, 2004).

3.1.3 Samverkan mellan kommuner och företag

I rapporten *Konster att bygga bättre, billigare och snabbare* (2009) inleder författarna Göran Cars och Amy Rader Olsson med att ge ett antal råd angående samverkan till kommuner och andra intressenter i utvecklingsfrågor. Dessa råd innefattar att om de olika parterna inser fördelarna med att samverka kommer slutresultatet att förbättras. Författarna menar att det är vanligt inom utbyggnad av infrastruktur att det som byggs ut ofta kommer öka i värde och få en högre potential att utnyttjas. Om kommuner och företag samverkar kommer denna ökade potential få en större chans att nyttjas effektivt. (Cars och Rader Olsson, 2009)

Olika former av samverkan är viktigt för att få igenom beslut. Cars och Rader (2009) skriver att organiserad samverkan mellan olika parter kan få igenom beslut som troligtvis inte hade varit möjliga annars, detta för både kommuner och inom det privata. Vidare menar författarna att för att samverkan skall fungera måste de involverade parterna i samverkan vara sammankopplade. Detta sker med fördel genom att skapa nya arenor för möten mellan exempelvis planerare och beslutsfattare, menar Cars och Rader (2009). I samma rapport diskuterar författarna att kommuner har en viktig roll när det kommer till infrastrukturprojekt.

Kommunens röst är en viktig del i en potentiell kommunikation med exempelvis Trafikverket, och kan möjliggöra för samordning av planeringsarbete. Att denna typen av organisering sker mellan olika parter menar författarna ger ett eventuellt projekt både en starkare legitimitet samt att genomförandet av det löper större chans att ske både effektivare och snabbare. (Cars och Rader Olsson, 2009)

3.1.4 EU-Bidrag

Ett annat alternativ för finansiering är att få medel i form av EU-bidrag. Ett exempel från Göteborg är logistikprojektet Stadsleveransen, som delvis är finansierat genom EU-bidrag. Stadsleveransen är en logistiklösning i Göteborg, som grundar sig i att små eldrivna bilar tar sig runt i staden och utför mindre leveranser, ofta till mindre och mellanstora butiker i centrala stan. För att göra det effektivt sker en samlastning av godset på en lämplig central plats (Fagerström och Hultqvist, 2012). Stadsleveransen startades hösten 2012 och hade år 2014 blivit utvecklat nog att kräva ersättning av transportföretagen. Finansieringen för utvecklingen och samverkansinsatser för projektet kom ifrån två håll - Vinnovas projekt *Sendsmart* och ett EU-projekt som heter *Smartset* (Thorén, 2017).

3.2 Ansvarsfördelning

Sett till hur dagens ansvarsfördelning ser ut gällande exempelvis vägar har Sverige en tredelad uppdelning av olika typer av vägar. Dessa tre är allmänna vägar, kommunala gator och vägar samt enskilda vägar. De allmänna vägarna ansvaras för av Trafikverket, alltså staten. De kommunala gatorna och vägarna av kommunen de hör till och de enskilda vägarna av exempelvis en fastighetsägare eller av en vägförening. Inom detta ansvar rymms väghållningsansvar som i sin tur består av byggande och drift av vägen. Enligt Trafikverket (2018) skall en väg hållas i ett skick som främjar bland annat trafiksäkerhet och miljöskydd. Vägen skall även hållas i ett skick som är fullgott för färd, vilket kräver underhåll och reparationer (Trafikverket, 2018).

Lindberg (2008) behandlar även ämnet om hur ansvarsfördelningen förslagsvis kan struktureras. Med dagens ansvarsfördelning finns två instanser, staten och kommunerna som bär ansvaret. Staten har dock delegerat ut visst ansvar till regioner när det kommer till prioriteringar av infrastrukturen, i detta är dock ej finansiellt ansvar inräknat. Vidare definieras även sex olika principer som anses viktiga i en utvärdering om ansvar:

- Närhetsprincipen – denna princip mynnar ut i att om lösningar på problem görs så nära ursprungsplatsen som möjligt förbättras möjligheterna att passa de lokala förutsättningarna.
- Effektiv resursallokering – För att effektivisera användandet av samhällets resurser bör ansvaret vara fördelat så dessa nyttjas på bästa sätt.
- Effektiv problemlösning – De olika lösningarnas kapacitet bör vägas mot varandra.
- Specialistkompetens – Behövs det skall särskilt specialistkompetens användas ifall det kan ge fördelaktiga resultat, viss sådan kompetens kan bara återfinnas på nationell nivå.
- Nätverkseffekter – Det bör beaktas att infrastrukturen är sammankopplad och förändringar på en plats kan ge mindre påverkan på ett ställe men större på ett annat.

(Lindberg, 2008)

3.3 Förändringsdrivare

I artikeln "Urban logistics—how can it meet policy makers sustainability objectives?" av Andersson, Allen och Browne (2005) beskriver författarna att det finns två distinkta grupper som har möjlighet att driva och även belysa motiveringen till varför förändringarna bör genomföras.

- *Förändringar som drivs av styrande organ*; genomförs med exempelvis verktyg som policyförändringar och andra mätverktyg som gör att företags beteenden och förändringsarbete går att mäta. Tanken är att dessa styrverktyg ska indirekt tvinga, eller ge incitament till ökat förändringsarbete inom företagen. (Anderson, Allen och Browne, 2005)
- *Företagsdriven förändring*; företag kan implementera interna styrmått för att minska påverkan från deras transporter. Dessa styrmått upprättas då företaget ser att den minskade påverkan kommer resultera i förmåner för företaget. Dessa kan vara ekonomiska förmåner som ett resultat av att arbeta på ett mer ekonomiskt- eller socialt hållbart sätt. De ekonomiska fördelarna kan exempelvis vara att företag väljer att effektivisera transporter vilket ger en ökad ekonomi i form av lägre kostnader. Det kan också vara de sociala fördelarna som blir ett resultat av företagets hållbarhetsarbete. (Anderson, Allen och Browne, 2005)

3.4 Urbana vägtransporters påverkan och incitament till förändring

Browne m.fl. (2012) skriver i deras studie hur vägtransporter påverkar dagens städer på flera olika negativa sätt, huvudsakligen på det ekonomiska, miljömässiga och sociala planet. De

menar att det är negativa effekter som luftföroreningar, trafikstockningar, bullernivåer och trafikrelaterade skador ökar tillsammans med en tilltagande andel vägtransporter. På en global nivå påverkar detta den alltjämt ökande klimatförändringen. På grund av den kraftiga urbanisering som skett och som sker ökar behovet av urbana transporter, vilket endast accelererar problemen nämnda ovan (Browne *m.fl.*, 2012). Dessa negativa effekter är några av de möjliga incitamenten till förändring.

Lex Brown (2015) går in på att det finns ett antal olika åtgärder man kan ta till för att kunna förbättra de omständigheter som människor upplever på grund av buller. Dessa är exempelvis infrastrukturförändringsåtgärder samt åtgärder för att förändra ett beteendemönster. Inom infrastrukturförändringarna tar Lex Brown (2015) upp att man bland annat kan förändra hur trafiken går i en stad, att leda om trafiken runt staden i stället för att den skall gå igenom den, samt att man kan använda sig av ökad urban planering för att tackla miljöproblemen.

År 2004 sattes en expertgrupp ihop av Europeiska kommissionen som definierade fem specifika mål ett hållbart urbant transportsystem måste uppfylla. (Wolfram, 2004)

Dessa mål är som följer:

- Det skall säkerställa att tillgängligheten för alla typer av intressenter, så som invånare, pendlare, besökare och företag, och är i linje med målen nedan.
- Att minska transportsystemets negativa påverkan på invånarnas hälsa och säkert, med emfas på de mest utsatta i samhället.
- Att reducera buller, luftföroreningar, växthusgasutsläpp samt energiåtgång.
- Att öka effektiviteten och kostnadseffektiviteten hos person och godstransporteringen.
- Att tillföra till attraktiviteten och kvaliteten av den urbana miljön.

-

3.5 Globala lösningar

Janjevic och Ndiaye (2014) skriver i deras artikel om det rådande höga behovet av urbana godstransporter, samt spår författarna ett ökat behov av efterfrågan på dessa transporter på grund av att städerna fortsätter att växa. I många fall utförs en kraftig majoritet av dessa transporter på vägar, och ex järnväg är mindre använt och urbana vattenvägar nästan inte alls. Författarna identifierar en möjlighet att flytta delar av de urbana gods och persontransporterna till urbana vattenvägarna, då det är det enda transportslaget som har ledig kapacitet och därmed inte bidrar till ytterligare trängsel (Janjevic och Ndiaye, 2014).

3.5.1 The Beer Boat - Utrecht

Studien av Janjevic och Ndiaye (2014) tar upp ett av de första projekten som har nyttjat vattenvägar för transporter, vilket är ”The beer boat” i Utrecht i Nederländerna. The beer boat levererar dryck och mat till mer än 70 restauranger som ligger längs med kanaler i staden. Projektet startades 1996 och båten drivs sedan 2010 endast med el. I fallet The beer boat var det huvudsakligen kommunen som drev projektet och erbjöd därefter subventioner för företag, huvudsakligen mindre och mellanstora, för att de skulle kunna nyttja infrastrukturen. (Janjevic och Ndiaye, 2014)

Upplägget fungerar så att företag kan hyra in sig för att använda båten, antingen på tim-, halv- eller heldagsbasis (Bestfact, 2013). I detta fallet ser de alltså att den huvudsakliga kraften bakom projektet kommer från den offentliga sektorn för att kunna möjliggöra affärer för den privata. Utgångspunkten för projektet var i enkla termer att kommunen hade en tillgänglig båt som kunde användas för pilottester. Det visade sig fungera bra och kommunen fortsatte att nyttja båten. Kommunen identifierade två huvudsakliga incitament att fortsätta med driften av båten, dessa argument följer (Hoetjes *m.fl.*, 2012):

- Att kommunen ansvarade för båten möjliggör att driften kan hållas neutral gentemot de parter som är intresserade av att använda den, i detta fall är det huvudsakligen bryggerier. Detta leder till att ingen part ska få en tydlig konkurrensfördel i form av starkare tillgänglighet. Bryggerierna verkar på en marknad med hög konkurrens och likabehandling av alla aktörer var viktigt. (Hoetjes *m.fl.*, 2012)
- Att investeringskostnaderna för en båt av detta slag är mycket höga, vilket medför en stor finansiell risk för mindre och mellanstora aktörer. I detta fallet valde kommunen att se på det som en allmännyttig tjänst, jämför kollektivtrafik, för att exempelvis kunna hålla innerstadens gator så lastbilsfria som möjligt. Vidare har kommunen som ambition att hålla projektet på en nivå där de inte går med förlust. (Hoetjes *m.fl.*, 2012)

Janjevic och Ndiaye (2014) konstaterar även att för att ett citylogistiksystem som använder sig av urbana vattenvägar skall vara konkurrensmässigt behövs det finnas en tydlig otillgänglighetsproblematik kring andra transportslag kring de områden urbana vattenvägarna kan bli relevanta. Detta innebär alltså att för att de urbana vattenvägarna ska vara en bra lösning måste de exempelvis kunna leverera gods på ett bättre sätt till en verksamhet effektivare än befintliga transportslag. Vidare menar Janjevic och Ndiaye (2014) att vilken intressent, privat

eller offentlig, som i slutändan står för och driver ett sådant projekt inte kan utdömas som avgörande för om projektet kommer lyckas eller inte. Vidare konstaterar dock författarna att någon form av inblandning av både privata och offentliga aktörer verkar vara en viktig faktor för att projekt av denna karaktär skall bli lyckade.

3.5.2 Paris – Vert chez Vous

I Paris finns projektet ”Vert Chez Vous” som är en multimodal ”next day-delivery”-lösning. Det är pråmar som transporterar sig runt via Seine, och gör stopp på totalt 5 olika platser. Pråmarna har en flotta av cykelbud och ”NGV”-drivna (elektriskt- eller biogasdrivna) fordon som levererar ut i staden. Dessa fordon har en kapacitet på 12 m³, respektive 20 m³ och kan genomföra leveranser på en radie av 130 km. (Labatut, 2018)

Projektet involverar flera olika intressenter, däribland är det projektets operationella kärna; Vert chez Vous, Paris hamn, Navigable Waterways of France och Euroflots. Samarbetet mellan parterna är nödvändigt för att projektet ska fungera, och förbli fungerande. Exempelvis finansierades den kran som finns på pråmen genom subventioner från Navigable Waterways of France, vilket är en funktion som möjliggör effektiv pålastning på båten. Vidare väntas de även få subventioner för finansieringen av förbättringar av fordonet. (Janjevic och Ndiaye, 2014)

Klimatpåverkan från projektet Vert chez Vous är tydlig. Då båten och de vägfordon som den transporterar har kapacitet för att ersätta 15 tunga lastbilar per dag, vilket möjliggör att miljöpåverkan, relativt enkelt, kan mätas. De beräknar att Paris varje år kan spara 51 975kg CO₂ per år. I framtiden är tanken att fördubbla kapaciteten och därmed nå en årlig utsläppsreducering på hela 103 950 kg CO₂ per år. (Janjevic och Ndiaye, 2014)

3.6 Sammanfattning av studiens referensram

Det ökade behovet av urbana godstransporter leder både till försämrad luftkvalitet, samt bidrar till en ökad trängsel på den redan högt belastade befintliga infrastrukturen. För att avlasta detta kan trafik flyttas från vägarna till de urbana vattenvägarna. Möjligheten till minskad trängsel och andra negativa effekter av den belastningen ger tydliga *incitament* till förändring. När sådana omställningar sker finns det olika bakomliggande *förändringsdrivare*, som antingen kommer från den offentliga sektorn eller privata aktörer. För att genomföra ett infrastrukturprojekt behövs både *finansiering* och en tydlig *ansvarsfördelning*. Det finns flera

olika koncept för hur finansieringen kan struktureras, exempelvis via *skattemedel*, *statlig medfinansiering* eller *offentlig-privat samverkan*. Ansvarsfrågan kan delas upp på liknande sätt, då staten eller kommunen kan välja att ta ansvar själv, dela ut eller dela det med en privat aktör. För att projekt skall lyckas behövs fungerande samverkan och transparens för att de olika parterna skall ha så lätt som möjligt att arbeta med varandra.

Runt om i världen finns lyckade projekt där de funnit hur man bäst löser frågorna ovan, exempelvis The Beer Boat i Utrecht, Nederländerna samt Vert Chez Vous i Paris som båda använder urbana vattenvägarna fördelaktigt för att leverera gods i en trång stadsmiljö.

4. Empiri

I detta avsnitt presenteras och beskrivs den empiriinsamling som vi genomför under arbetets gång. Empirin är insamlad i syfte att hjälpa författarna att nå mer grundade svar till frågeställningarna. Intervjuerna kommer listas i den ordning de genomfördes, det vill säga att det är en kronologisk ordning.

4.1 Intervju med Ulf Moback – Stadsbyggnadskontoret, Göteborg Stad

Under intervjuens gång identifierar Moback flera anledningar till att Göteborgs vattenvägar ser ut och används i den utsträckning som de gör idag. De anledningar han personligen ansåg vara de största var de ekonomiska komplikationerna och de traditioner som råder i Göteborg i dagsläget.

Moback anser att Göteborg har glömt bort vattenvägarna. Han menar att både de inre vattenvägarna, älven och kanalen används i en klart för låg utsträckning. Moback pekar på att det har funnits en tradition i Göteborg att använda sig av våra vattenvägar och att dessa traditioner sträcker sig ända bak till då staden grundades. Men, på grund av att transporter har rört sig från vatten till väg har detta resulterat i att vattenvägarna glömts bort.

Men, samtidigt menar Moback att en annan betydande faktor är det kulturhistoriska arvet som är Göteborg. Moback säger att Göteborg är av kulturhistoriskt riksintresse, vilket gör det väldigt svårt för staden att göra betydande förändringar utan att påverka arvet. Man har på grund av bevarandebeskydd varit väldigt hård på vad som bör och inte bör finnas. Som exempel på detta berättar han om Göteborgs äldsta kaj, den som går längs Stampgatan. Moback säger att det är *”...ett riktigt fuskbygge från 1700-talet, men kulturhistoriskt intressant”*. Vidare säger han dock att restriktionerna börjar släppas lite på.

Göteborg är en stad i expansion, och områdena runt älven är inte ett undantag, menar Moback. Han säger att fortsatt expansion runt älven är nödvändig för att staden ska vilja satsa mer på kopplingspunkter runt älven. Ytterligare expansion ger också företagen starkare incitament till att lägga sig nära och i större utsträckning nyttja vattenvägarna. Moback tror inte att Göteborg kommer få större utveckling för vattenvägarna innan ytterligare expansion sker i de urbana miljöerna som är kringliggande älven.

Samtidigt som Moback säger att han tror expansion krävs först, påpekar han också att om andra projekt så som linbane-projektet och eller nya broförbindelser misslyckas, då finns det inte många andra vägar att gå än dem via vatten. Ett exempel på denna typen av lösning är de gratisfärjorna som redan rör sig över älven, som ett resultat av att det inte blev någon bro till frihamnen, säger Moback. Han tror att även om det är dyrt att köra båt initialt, att det under en

övergångsperiod åtminstone, är ett vettigt beslut att öka både person och godstransporter över älven.

När vi frågar Moback om han tror att det är stora ekonomiska investeringar som måste göras, svarar han nej, att det tror han inte. Han tror framförallt att det handlar om att rätt entreprenör, med en tydlig bild för hur man ska lösa driften över tid. Det krävs att man hittar eventuella möjligheter för att skapa en bra affär, menar Moback. Vidare, tror Moback att det krävs ett samarbete mellan näringslivet och staden för att få fram en lösning, vilket han exemplifierar genom Stadsleveransen.

4.2 Mejlintervju med Johan Erlandsson – VD och grundare på Velove Bikes AB

Inledningsvis tror Erlandsson att i rätt utförande är vattenvägarna ett bra sätt att minska trycket på vägnätet, samtidigt som de ger goda förutsättningar för att förhindra att gods fastnar i köer. En stor anledning till att använda båtar är alla omfattande byggprojekt kommer kräva ännu mer kapacitet av vägarna. Vidare menar Erlandsson att den infrastruktur som behövs är tillgängliga kajer med tillhörande godsterminaler, och att det är huvudsakligen stadens ansvar att se till att infrastrukturen klarar av kapacitetsbehoven. Erlandsson säger också att näringslivet kan förvänta sig detta av staden och att detta kommer leda till att näringslivet kommer använda infrastrukturen i större utsträckning.

Vad gäller finansieringen tror Erlandsson att staden eller kommunen till en början kommer behöva subventionera ganska kraftigt för att få fart på projektet. Han tror dock på sikt att kommunen kan förvänta sig få rimligt betalt för nyttjandet av infrastrukturen och att näringslivet då skall kunna bära upp omkring hälften av kostnaderna för driften av den.

Han tror även att anledningen att vattenvägarna inte används i större utsträckning idag är en avsaknad av lämplig infrastruktur samt rätt entreprenör. En väg att gå för att lösa detta, föreslår Erlandsson, är att man borde bjuda in internationella entreprenörer samt bygga ny infrastruktur. De huvudsakliga incitamenten är att man då skall kunna säkerställa att godsleveranser kommer fram i tid med de omfattande byggprojekten som kommer präglade framkomligheten i Göteborg i ett antal år framåt. Erlandsson tror inte att potentialen att göra energibesparingar är särskilt stor, utan att den huvudsakliga miljövinster som kan komma med detta är att trängseln, bullret och partikelutsläppen kommer minska. Han påpekar även att om man skulle börja använda båtar i större utsträckning skulle luftkvaliteten i staden förbättras.

4.3 Intervju med David Josefsson – Riksdagsledamot för Moderaterna

Josefsson tycker att älven bör användas mer än vad den gör i dagsläget. Han menar på att vi har en rådande kapacitetsbrist på Göteborgs vägar och att vi därför måste hitta andra sätt att röra oss på än över de broar och genom de tunnlar som vi har idag. Därför menar Josefsson att Göteborg bör se över möjligheten att flytta den trafik som går att flytta från vanlig vägtrafik, till vattenvägar. Detta är främst viktigt för att minska trängseln på vägarna, menar Josefsson. Ur ett rent hållbarhetsperspektiv skulle den minskade trängseln vara en positiv förändring även för minskade bullernivåer, menar Josefsson.

Josefsson tror dock att det främst är persontrafiken som vi kommer kunna flytta till vattnet. Detta på grund av hur infrastrukturen ser ut idag, att godstransporter inte är möjliga i samma utsträckning som vanliga persontransporter. Detta tror han kommer lösas med tiden, men som det ser ut idag så tror han mest på förflyttandet av persontrafik.

Han tror att logistiska lösningar som exempelvis Vert Chez Vous är möjliga i Göteborg men att det skulle kräva främst en ökad efterfrågan, det vill säga en ökad volym på gods. Josefsson tror att de volymer som körs idag inte skulle vara tillräckliga för att göra ett sådant projekt möjligt. Dock menar han senare att de stadsbyggnadsutvecklingar som är på gång runt älven idag är till storleken av ett nytt Halmstad och att volymen därmed kommer att öka och eventuellt göra en liknande Paris-lösning möjlig. Ett alternativ till detta tror han är att om man nu väljer att öka antalet personfärjor, är att man då också ser till att dessa färjor även har möjligheten och plats för lastcyklar eller mindre elfordon att åka med. Detta skulle på en kortare sikt kunna öka möjligheterna till ett bredare utnyttjande av vattenvägarna för både person- och godstrafik.

Ett av de största hindren som Josefsson ser är komplexiteten i ansvarsfrågan, samt en bristande tradition i vattentransporter. Så som det ser ut idag så råder det en uppenbar otydlighet i vem som ansvarar för vad när det kommer till vattentransporter. Josefsson drar liknelse med att vid vägtrafik så finns det tydliga regler för vad som gäller och att denna tydlighet saknas för vattentrafiken.

”Det finns tydliga regler kring vilka vägar som är kommunala och vilka vägar som är statliga och vem som ansvarar för busshållplatser och järnvägar. Vad det gäller vattenvägar är det inte riktigt lika självklart och då blir det väldigt lätt att ingen tar ansvar utan man förväntar sig hela tiden att någon annan tar ansvaret. Det blir ett hinder i utvecklingen ”

- David Josefsson (M)

Vidare berättar Josefsson att det är just denna otydlighet som gör att ingen heller vill ta på sig ansvaret för utvecklingen och underhållet av infrastrukturen. Han tror att, för att det ska hända något, så är det viktigaste att *någon* tar på sig ansvaret, snarare än att man ska reda ut vem som faktiskt bör ha ansvaret. Josefsson understryker att förutsättningen för att en aktör ska kunna ta på sig ansvaret krävs det också att de klarar av det resursmässigt.

Förutom ansvars- och traditionsfrågan tror Josefsson att den ekonomiska frågan är ett stort hinder i utvecklingen. Han menar att företagen inte väljer att transportera på vattnet då de inte ser det som ett ekonomiskt hållbart alternativ. Josefsson påpekar orimligheten i att ett företag ska välja en transport som eventuellt är mindre smidig, kostar mer och tar längre tid. Exempelvis om ett företag ska förflytta ett paket från inom vallgraven ut till Lindholmen, då är det mest troligt att de anlitar en transportör som kör över bron, då det rimligtvis kommer vara billigare.

Josefsson poängterar även att kostnadsfrågan blir väldigt komplex då olika parter kan se på frågan på olika sätt. Han drar exemplet om man ser till vilka kostnader som uppstår om man skulle flytta kollektivtrafik från väg till vatten. Då har man två olika kostnader för vad det kostar att köpa en buss, och att jämföra denna siffra med kostnaden för att köpa en båt. Då kommer troligtvis bussen vara det billigare alternativet. Men i längden skulle det kunna bli billigare med båt då man exempelvis inte har vägar som slits och behöver underhållas. Därmed skulle båtarna få lägre kringliggande underhållskostnader. Josefsson menar att det är denna skillnaden i hur man ser på frågan som också bidrar till komplexiteten i frågan.

Utifrån Josefssons erfarenhet av hur vattentransporterna och kollektivtrafiken på vattnet sköts i Göteborg idag så tror han att intresset från näringslivets sida finns där. Att det handlar om att staden bara ska visa och hjälpa till med vad de som företag får göra. Han pratar om kollektivtrafiken i skärgården och hur nästan all trafik körs av Styröbolaget. Josefsson tror att intresset finns från näringslivet, givet att rätt förutsättningar och villkor etableras.

I frågan om vilken roll kommunen ska ha i det vidare arbetet framåt menar Josefsson att deras roll främst ska handla om att inte omöjliggöra någon utveckling. Att man hela tiden ser till att det finns möjligheterna för att göra de ändringar man vill. Exempelvis på frågan om kranlösningar på kajer; som ett sätt att underlätta utnyttjande av dem, svarar Josefsson att det inte riktigt är en politisk fråga exakt hur detta ska lösas utan snarare att ge förutsättningarna för andra ska kunna göra dessa ändringar själva.

4.4 Mejlintervju med Johan Büser – Riksdagsledamot för Socialdemokraterna

”Det är alltid svårt att definiera vad rimlig infrastruktur innebär” börjar Büser med. Han utvecklar detta senare med att berätta att det viktigaste med infrastruktur är att personer och gods ska på ett smidigt och klimatsmart sätt som gör att vi utnyttjar de olika trafikslagen på det mest effektiva sättet. Detta bygger Büser vidare på genom att påpeka att, för att använda trafikslagen på bästa sätt, måste vattentransporten utnyttjas mer. En lösning för detta, säger Büser, är att muddra i hamnen för att kunna ta in större båtar.

När det kommer till vad som kan krävas eller förväntas av staten menar Büser att staten inte kan förvänta sig något av näringslivet. Däremot kan näringslivet förvänta sig att det ska finnas fungerande infrastruktur. Men, han poängterar även att det uppstår situationer där staten inte kan finansiera utvecklingsprojekt eller byggen själva och kan behöva externa samarbeten. Skulle det då finnas företag som har intresse i att denna investeringen aktualiseras, så kan staten och näringslivet ingå ett samarbete för att genomföra förändringen, menar Büser. Exempel på dessa lösningar är olika typer av samfinansieringar eller OPS-lösningar.

Avslutningsvis säger Büser att vi bör börja utnyttja våra vattenvägar mer och att detta är viktigt för att vi ska klara av hållbarhetsmålen. Men han påpekar också att vi inte har samma förutsättningar att använda oss av våra vattenvägar, detta trots att Göteborg stadsplanering var baserat på Amsterdam. Vi har inte samma förutsättningar i form av utbyggda kanaler och bebyggelser kring älven, som många andra europeiska städer har, säger Büser. Men han lägger också till vi definitivt bör arbeta för ett främjande av resande på vattnet.

4.5 Intervju med Spyridon Ntemiris – Trafikkontoret, Göteborg

Det främsta problemet, för bredare nyttjande av Göteborgs vattenvägar är enligt Ntemiris bristen på kajplatser, deras låga kvalitet samt svaga tillgänglighet. Som det ser ut idag är det till en början svårt att veta vem som äger eller ansvarar för varje enstaka kajplats. Men givet att du vet vem som ansvarar och att du kan tillträda kajplatsen uppstår det två nya problem; att ta sig dit och om det är fysiskt möjligt att köra en lastbil dit. Ntemiris säger att det i många fall är så att kajplatserna är så dåligt byggda, eller att marken de är byggda på inte klarar av vikten, att lastbilar fysiskt inte kan ta sig ut på kajerna, vilket gör processen snudd på omöjlig. Vidare finns problemet med att kajplatserna i allmänhet ligger på platser som inte är särskilt tillgängliga, det vill säga det är svårt att ta sig dit med en större bil. Detta då vägar eller rimlig infrastruktur inte finns där, säger Ntemiris.

Ett annat problem, som är delaktigt till varför problemen med kajplatserna råder, är svag stadsplanering för användandet av vattenvägar. Ntemiris menar att staden, i dess stadsplanering inte har utvecklats runt älven; att den har glömts bort i processen. Han spinner vidare på detta genom att poängtera att ingen vill ta i ansvarsfrågan för att utveckla nödvändig infrastruktur och drar paralleller till utvecklingen av el-mobilitet. Det finns tydliga intressenter som hade kunnat bygga infrastrukturen, och Ntemiris frågar sig om det är staden som bör göra det? Eller om det är någon annan? Ntemiris poängterar att det är en stor fråga som ingen vill ta i.

Att ansvarsfrågan är komplex, det konstaterar Ntemiris upprepade gånger under intervjun, men han tror att det skulle kunna finnas en lösning i form av centraliserad aktör, en form av cross-functional¹ grupp. Ntemiris trycker på att det skulle krävas en grupp som har ett huvudmannaskap, som har stor rådighet i frågan och som också ska ha både resurser och möjligheten att agera efter deras specialisering. Denna gruppen skulle bestå av vettiga personer från olika organisationer eller myndigheter inom Göteborgs Stad, personer med insyn, erfarenheter och mandat för att kunna utveckla. Ntemiris menar att endast en myndighet skulle ha svårt att göra allt själv, därför skulle en sådan lösning vara svaret i hur de ska arbeta framåt.

Komplexiteten i ansvarsfrågan måste motarbetas, säger Ntemiris. Ett arbete för att bena ut ansvarsfrågan och att förenkla arbetet är nödvändigt då det är vad som sätter käppar i hjulet idag. Ntemiris berättar om hur de vid projektet Dencity² fick gå runt till olika aktörer för att fråga om de kunde få använda sig av deras kajplatser för lastningen av deras godstransporter. Då möttes de ofta av osäkerhet och bortstötande av ansvar, då ingen förvaltning verkar riktigt vet vad som gäller. Ntemiris tror att en lösning på detta är att forma tydligare ansvarsfördelning och involvering med de olika aktörerna. Någon form av co-ownership³, tror Ntemiris, skulle resultera i att staden visar på förtroende och samarbetsvilja, vilket skulle öka incitamenten även för privata aktörer att ge sig in i utvecklingsarbetet.

Tanken är att hela kedjan av godsdistribution ska bli mer hållbar och effektiv. Ntemiris beskriver hur deras vision är att stadskärnan ska bli helt fordons fri. I dagsläget arbetar dem för en lastbilsfrizon inom Vallgraven mellan klockan 11 och 17. Ntemiris säger dock att de helst inte vill använda sig av regleringar för att tvinga fram denna typ av beteendeförändringar, men

¹ “Cross functional teams are groups consisting of people from different functional areas of the company” – Leankit.com

² DenCity är ett samverkansprojekt mellan näringsliv, akademi och samhälle som leds av den nationella arenan för samverkan inom transporteffektivitet CLOSER vid Lindholmen Science Park.

³ “A co-owner is an individual or group that shares ownership in an asset with another individual or group.” – Investopedia, 2019

att de i vissa fall anser att det är nödvändigt. Helst skulle han vilja se att människor själva ska se behovet av förändring och anpassa sig därefter, men inser att detta är svårt.

Den största ”drivern” är enligt Ntemiris ekologisk hållbarhet, attraktiviteten i staden och minskad trängsel. Han tror att vattenvägarna kan vara en lösning för allt detta, då den exempelvis el-drivna pråmar på vattnet både skulle ge bättre luftkvalité och färre bilar på vägarna. Trängseln i staden är påtaglig och Ntemiris påpekar också att trängsel i sig är ”våldigt negativt ur ekonomiska aspekter”, och måste av flera orsaker motverkas. Trafikkontoret är dock hela tiden medvetna om att det inte finns en, enskild lösning på problematiken. Att stadsleveransen kan vara en lösning, urbana vattenvägar en annan, men att det är flera mindre lösningar som i slutändan kommer vara den stora lösningen. Men att nyttja vattenvägarna skulle definitivt vara ett sätt att göra det på, för att ett bredare nyttjande av älven framförallt skulle leda till att *”Hisingen kommer närmare”*. Det skulle leda till att staden skulle ”densify⁴” i positiv bemärkning, säger Ntemiris.

Ett problem som Trafikkontoret ser är att privata företag inte vill dela med sig av deras data, då detta kan vara konkurrensmässigt komplicerat. Näringslivet vill alltså inte dela med sig av viktig information som hade kunnat ge Trafikkontoret viktigt underlag för att förbättra och utveckla staden efter behoven från företagen, säger Ntemiris. Här kommer återigen co-ownership in som en alternativ lösning för att bygga tydligare förtroende mellan staden och de privata aktörerna.

4.6 Mejlintervju med Peter Årnes – Kretslopp och vatten

Årnes tror att vattenvägarna definitivt är ett sätt att avlasta vägnätet i Göteborg. Han menar att detta ska vara en möjlighet trots att det kan komma att ta tid innan de kommer få igång det på ett systematiskt sätt. Vidare på detta menar Årnes att vi i dagsläget har ett utmärkt fungerande system för persontrafik över älven.

Personligen är Årnes av den uppfattningen att det är kommunens uppgift att tillhandahålla all infrastruktur, vatten, avlopp, etc. och därför menar han att kommunen bär ansvaret för att tillhandahålla ett system för vattenburna transporter. Men för att detta ska ske behövs ett regelverk för hur en sådan verksamhet ska skötas. Detta regelverk måste tydliggöra vilka som får utnyttja möjligheterna och på vilka villkor de får göra det.

⁴ Ntemiris syftar till att staden skulle bli tätare, att Hisingen skulle komma närmare centrum.

Utöver ett regelverk bör vattenvägarnas användande finnas med i stadsplaneringen på en övergripande nivå, säger Årnes. Stadsplaneringen måste skapa strategiska platser för vattentransporter att lägga till vid, samtidigt som detta inte går ut över cykelbanor och gångbanor. Tillgängligheten måste vara enkel och ska inte påverka på omgivningen minimal.

Just tillgängligheten anser Årnes vara en grundförutsättning för att urbana vattentransporter ska bli en realitet. I dagsläget menar Årnes dock att tillgängligheten är en av de saker som saknas. Han exemplifierar detta genom att påpeka hur stora delar av södra Älvstranden är avskuren av trafikleder och att fokus möjligtvis kan ha varit för centrerat på norra Älvstranden.

Avslutningsvis menar Årnes att det väsentliga är att det finns en politisk vilja att möjliggöra för vattentransporterna. Detta tror han återigen kommer nås genom att det skapas ett regelverk och att det blir en del av stadsplaneringen. Vidare poängterar han att kretslopp och vattens mål med flytande ÅVC (återvinningscentral) är att öppna ögonen bland många och att visa på att möjligheten att använda vattenvägarna faktiskt finns där. För att den stora poängen med ett bredare utnyttjande av vattenvägarna är att minska bilberoendet, trängseln och detta samtidigt som man gör Göteborg till en trevligare stad, säger Årnes.

4.7 Mejlintervju med Björn Södahl – Södahl & Partners AB

Vattenvägar har en stor roll i det hållbara systemet, då det i praktiken erbjuder fri infrastruktur, säger Södahl. Vidare menar han att den fria infrastrukturen i samband med stor kapacitet och låga kostnader är en bra väg att gå. Detta då det runtom i världen, och i Göteborg likaså, pågår kontinuerlig urbanisering, vilket medför ökat tryck på trafiknätverk och den infrastruktur som redan är på en begränsad yta. Södahl pekar också på att de pågående utvecklingsprojekten och den tilltagande internet-handeln bara ökar, vilket vidare belastar vägnätet. Därför menar Södahl att Göteborg bör se över möjligheterna att möjliggöra alternativa transportslag.

I flera städer finns det en tydlig historia av användning av deras vattenvägar, men som numer är att de i dag är underutnyttjade, säger Södahl. Ett återinförande av transporter på vattenvägar skulle leda till en minskad belastning av vägnätverket och andra positiva konsekvenser är faktorer som minskade kostnader, utsläppsnivåer, buller och olycksfrekvens. Södahl tror att det är många olika flöden som skulle kunna flyttas till vattenvägar, exempelvis; persontrafik, varudistribution, byggmaterial och avfall.

För att börja hitta lösningar tror Södahl att staden måste fortsätta inventera kajerna för att se vilken kapacitet de har och se över vilka omlastningsnoder skulle vara lämpliga för olika typer

av gods. Ett grundläggande villkor för inventeringen av kajplatsernas lämplighet är också att näringslivet delar med sig av deras data för att kartläggningen ska bli representativ för verkligheten. Vidare måste staden omfamna ett mer multimodalt tänk redan i den fortsatta stadsplaneringen, det vill säga att de ska identifiera vilka stråk som skulle underlätta godsflyttning mellan land och vatten, säger Södahl. Han adderar också att staden bör starta mer provtrafik med de godsflöden som redan identifierats, som exempelvis Stadsleveransen.

Men för att något ska hända tror Södahl att det krävs tydligare regleringar och styrmedel som skulle gynna transportlösningar som avlastar vägnätet. Han tror det är viktigt att ramvillkor formas för att uppmuntra alternativa, trängselminskande, transportlösningar som exempelvis godskonsolidering och vattenlogistik.

En kritisk del av utvecklingen tror Södahl hänger på att vattentransporter får samma förutsättningar som andra trafikslag. Med detta menar han att de måste finnas både tillhandahållen och vidare underhållen infrastruktur för användarna. Den infrastruktur han tror skulle behövas är främst lämpliga kajlägen, elförsörjning för minskade utsläpp och erforderlig muddring. Rimligtvis, menar Södahl, bör detta ansvar därför läggas på samma aktörer som för andra trafikslag, det vill säga Trafikkontoret och Trafikverket.

5. Diskussion och Analys

Under arbetets gång och huvudsakligen under de intervjuer som förts har ett antal teman identifierats som författarna anser vara viktiga. Detta för att både förklara bakgrunden och förutsättningarna inför framtiden som relaterar till uppsatsens huvudfrågeställningar. Dessa teman är de incitament för att utveckla de urbana vattenvägarna samt de hinder som påverkar utvecklingen av dem. Analysen och diskussionen kommer att utgå från dessa olika teman.

5.1 Incitament

Inledningsvis framgår det av intervjuerna att det finns flera incitament till varför staden bör se över alternativa trafikslag, vattenvägarna och nyttjandet av dem i Göteborg. Det som nämnts mest frekvent och tydligast bland samtliga av intervjupersonerna är den tilltagande trängseln i Göteborg och behovet av att motverka den. Samtliga av intervjupersonerna håller med om att vattnet är underutnyttjad resurs i Göteborgs transportflöden. Detta kan kopplas till Janjevic och Ndiaye (2014), där de argumenterar för att nästan all godstransport går på väg eller järnväg, medan nästan ingen går på vatten. Vidare identifierar författarna därför en möjlighet att flytta godstrafik till vattnet då det är det enda transportslaget som har fri kapacitet och att de därmed inte skulle bidra med ökad trängsel.

Nästan samtliga intervjupersoner problematiserade det faktum att det redan idag finns en kapacitetsbrist, och därmed trängsel, på vägnätverket i Göteborg och vidare hur alla de olika utvecklingsprojekten som byggs runt om älven skulle öka trängselnivåerna. Både projektens egna godsbehov och den ansträngning de lägger på den befintliga infrastrukturen kommer påverka trängselnivåerna. Trängsel och buller är dåligt ur ett hälsoperspektiv, menar Lex Brown (2015), och att ett sätt att åtgärda problemet är att staden, infrastrukturellt, leder om trafiken så att den går runt staden istället för att gå genom den och där genom minska trängseln. Lex Brown (2015) utvecklar detta vidare genom att påpeka att staden kan använda sig av urban stadsplanering för att tackla miljöproblemen.

Att stadsplaneringen behöver inkludera vattenvägarna i sin fortsatta utveckling är flera av intervjupersonerna överens om. De vittnar om att den i dagsläget ofta glöms bort i planeringen av stadens vidareutveckling, men att om det tas med, blir förutsättningarna för dess nyttjande bättre. Två av intervjupersonerna tror att den ökade utvecklingen kommer leda till att efterfrågan på vattentransporter kommer öka, vilket skulle öka incitamenten för staden att redan nu inkludera det som en viktigare bit av stadsbyggnadsplanen. I Andersson m.fl. (2005) diskuterar författarna att det finns två förändringsdrivare; de styrande organen eller företagen

och i detta fallet går det att argumentera att förändringarna styrs av staden för fortsatt utveckling.

Josefsson från Moderaterna tror att ett första steg för detta bör vara fokuserat på just persontrafiken, detta då Göteborg idag har ett befintligt system för detta och att staden därför kan se över att utveckla det. Södahl, som är enskild näringsidkare, tror å andra sidan på möjligheten att flytta flera olika typer av flöden till vattnet, dels persontrafik dels exempelvis varudistribution. Som följd av den troligtvis ökade efterfrågan och stadsutvecklingen just kring älven, finns det tydlig potential att flytta vissa flöden till vattnet för att avlasta vägnätet, enligt Södahl. Här kan man se de företagsdrivande krafterna som Andersson m.fl. (2005) diskuterade i deras artikel. Därmed kan man även argumentera för att det finns en företagsdrivande förändrings krafter i staden, och att den iallafall bidrar till att driva på de styrande organens förändringsarbete. De båda är dock överens om att vattenvägarna är rätt väg att gå, främst då de menar att vattnet kan argumenteras för att vara fri infrastruktur.

5.2 Hinder

Precis som de insikter som formats genom identifieringen av incitamenten ovan, finns ytterligare ett område som är av intresse för det fortsatta arbetet för utveckling av Göteborgs vattenvägar och detta område är hindren. Varför hindren är intressanta är för att de behövs ses till i arbetet framåt, så att de kan överbryggas eller åtgärdas så att hindren i förminskas eller elimineras helt. Flera av intervjupersonerna vittnar om att Göteborg inte har den inbyggda traditionen att nyttja vattenvägarna som många andra städer med liknande förutsättningar har. Exempelvis, en stad som Utrecht har i traditionsfrågan en helt annan uppsättning grundförutsättningar för användandet av vattenvägarna än Göteborg. I den holländska staden finns många kanaler som löper igenom centrum, och den har historiskt sett varit bättre på att använda kanalerna. Detta tydliggörs genom, som Janjevic och Ndiaye (2014) belyser, att de redan på mitten av 1990-talet började frakta gods på kanalerna. Rakt av är det svårt att jämföra Göteborg och Utrecht, men det kan ge klarhet i varför mer satsas på vattenvägarna där snarare än här.

Den bristande traditionen blir i nästa steg ett problem då det leder till att vattenvägarna inte tas med i den fortsatta stadsbyggnadsutvecklingen, vilket påpekas av flera av intervjupersonerna. Som tidigare nämnt utvecklades Göteborgs stadsbyggnadsplan av holländska stadsarkitekter. Det visar oss att staden en gång i tiden såg vattnet som en viktig resurs, men att det glömts bort under åren. Moberg säger i sin intervju att ett exempel på bortglömd infrastruktur är kajen som

ligger längs Stampgatan, som han själv beskriver som ett ”fuskbygge från 1700-talet” som får finnas kvar och inte därmed inte utvecklas på grund av kulturhistoriska orsaker.

Här sätter Moberg, och även Ntemiris, fingret på ett annat problem som flera andra intervjuade även tar upp, vilket är infrastrukturella hinder. Detta problem är den bristande kvalitet på de kajer som idag finns runt älven och den rådande ovissheten i deras kapacitetsbegränsningar. Att kajerna ser ut som de gör kan även det kopplas till traditionsbristen, att efterfrågan på välfungerande kajer inte funnits och de har därmed inte hållits i ett gott skick. Något som även kan spela in i detta är den komplexa bilden över kajernas ansvarsfördelning, se *Figur 1*. Att ansvarsfördelningen är så pass fragmenterad kan ha lett till att det inte riktigt finns en aktör som äger frågan, och därmed faller den mellan stolarna, precis som Josefsson beskriver, och leder i slutändan till att kajerna ser ut som de gör.

5.3 Ansvarsfrågan

Ansvarsfrågan är som sagt splittrad, vilket speglas i de olika svaren från intervjuerna. Det övergripande ansvaret har staten och staden, där verkar de flesta intervjupersonerna vara överens om, men utöver det finns det några olika vinklar. Södahl, som egen näringsidkare, menar att vattenvägarna bör få samma upplägg som andra trafikslag. Han menar att Trafikkontoret och Trafikverket är de som bör vara ytterst ansvariga för att infrastrukturen finns på plats samt att det upprättas tydliga ramvillkor för användningen av dem. Det Södahl säger här kan förankras i den ansvarsfördelningen som råder idag på andra trafikslag. Trafikverket (2019) har övergripande ansvar för de allmänna vägarna och kommunerna för de kommunala. Denna tydliga ansvarsfördelning som gäller här är något som utvecklingen av de urbana vattenvägarna skulle kunna gynnas av. Vidare går det att se, enligt *Figur 1*, att den nuvarande ansvarsfördelningen för kajer är spridd mellan ett antal olika kommunala förvaltningar och nämnder. Med utgångspunkt i den informationen kan den appliceras på vad Trafikverket (2019) säger och genom detta påstå att i alla fall att ett övergripande ansvar ligger på kommunen. Vad som kvarstår är fortfarande den intrakommunala splittrade ansvarsfördelningen.

Vidare kan det ses likheter i vad Södahl säger om hur han tycker ansvarsfördelningen bör se ut med de olika beslutskriterier som Lindberg (2008) ställer upp i sin rapport. Lindberg menar bland annat att närhetsprincipen, specialistkompetens, effektiv resursallokering, nätverkseffekter samt effektiv problemlösning kan vara intressanta för att på ett bra sätt fördela ansvaret över infrastruktur. Med utgångspunkt i Trafikkontoret i relation till dessa kriterier kan det utvärderas att de uppfyller närhetsprincipen då Trafikkontoret sysslar just med transport och

trafikfrågor i Göteborg, alltså befinner de sig nära det eventuella ansvarsområdet, både geografiskt och arbetsmässigt. Lindbergs andra princip, specialistkompetens, innebär att om det kan finnas behov av vissa kompetenser när det kommer till fördelningen av ansvar, är det nyttigt att fördela ansvaret så att detta kompetensbehov fylls. I fallet med Trafikkontoret framgår det från intervjun med Ntemiris att de har åtminstone den tekniska kompetensen för att exempelvis bära ansvaret för kajer. Att Trafikkontoret besitter nödvändiga kompetenser kan även främja den tredje principen nämnd ovan, effektiv resursallokering. Detta för att de rimligtvis kommer ha en bättre kunskapsbas, jämfört med andra parter, att kunna dra slutsatser om vart resurserna kommer behövas i större utsträckning. Många av anledningarna till att Trafikkontoret kan vara en fungerande ansvarstagare för vattenvägarna är redan nämnda, och dessa kan även stödja de två sista av Lindbergs principer, nätverkseffekter och effektiv problemlösning. Dessa två principer innebär att det är viktigt att beakta att förändringar i en del av en kedja kommer påverka andra delar av den respektive att olika lösningars kapacitet bör vägas mot varandra. Trafikkontoret har en övergripande förståelse för de flöden som sker inom trafiken i Göteborg är tydligt, vilket betyder att de kan ha lättare att dra slutsatser om hur förändringar i en del av en logistikkedja påverkar resten av den. Mot en grund i vad som skrivits ovan kan det även ses att de även skulle ha möjligheten att ta kvalificerade beslut om olika lösningarna kapacitet.

Studerar exempelvis Trafikverket utifrån principerna ovan kan det konkluderas att de kan uppfylla samtliga principer förutom närhetsprincipen. Detta då de likt Trafikkontoret arbetar med infrastruktur och logistiklösningar fast på en nationell nivå. Värt att beakta är dock att Trafikverket är en mycket större organisation och kan i och med detta besitta mer specifik kompetens inom vissa området. Detta innebär att Trafikverket inte behöver uteslutas som en potentiellt viktig aktör i frågan. Dock saknas den lokala förankringen som Trafikkontoret besitter, vilket skulle kunna påverka hur väl ett eventuellt ansvar hanteras.

Ntemiris på Trafikkontoret fokuserar snarare på andra delar av problematiken, då han ser den splittrade fördelningen av kajplatser inom kommunen som en utmaning för Trafikkontoret. Han tror att de kan forma någon slags "cross-functionality"-grupp som samlar mandat från olika kommunala enheter för att nyttja bredare mandat och erfarenhet. Ntemiris tror att en sådan lösning skulle göra arbetet mer effektivt då det i och med detta går att samla mandaten i samma grupp, och därför behövs det inte läggas samma tid på att reda ut vem som har ansvaret. Att Ntemiris säger detta är intressant ur ett samverkansperspektiv. Cars och Rader (2009) lyfter i sin rapport ett antal faktorer som är viktiga för att inse den potentiella vinsten med en samverkan, samt vilka förutsättningar som behövs för att det skall fungera. En sådan "cross-

functionality”-grupp skulle kunna verka för att i enlighet med vad Cars och Rader (2009) beskriver skapa en bättre uppfattning om vad som kan göras bättre, vad som finns att vinna. Vidare skulle funktionen av en sådan grupp vara att sammankoppla de olika relevanta aktörerna, för att skapa en plattform eller arena för dem att agera tillsammans på. Detta är något som kan sammankopplas med vad Cars och Rader (2009) skriver, att det är viktigt med möten och dialog mellan parterna för att främja att beslut faktiskt tas.

Josefsson (M) menar att det nödvändigtvis viktiga inte är att *rätt* aktör ska ta på sig ansvaret, utan snarare att någon gör det. Han utvecklar detta med att den aktör som faktiskt tar på sig ansvaret måste både ha det finansiella och handlingskraften på plats för att kunna genomföra utvecklingsarbetet. Janjevic och Ndiaye (2014) skriver i deras artikel att vem det är som tar på sig ansvaret för liknande projekt, i slutändan inte kan utdömas som avgörande för projektets framgång eller misslyckande. Dock tillägger författarna att en viktig faktor för ett lyckat projekt verkar vara en samverkan mellan den offentliga och privata sektorn.

I intervjun med Büser (S) lyfter han att en OPS-lösning kan vara ett rimligt ansvarsupplägg mellan staden och den privata sektorn. En OPS-lösning är ett alternativ för just samverkan mellan den offentliga och privata sektorn. I rapporten som skrevs av Arnek m.fl. (2007) beskriver dem grundtanken med OPS som att staten ingår avtal med privata aktörer där både finansiering och ansvar, i varierande proportioner, skrivs över till den privata aktören. Ett tidigare svenskt exempel för OPS är Arlandabanan i Stockholm där staten ingick ett avtal med ett konsortium av företag för att ge dem driftansvaret, samt de finansiella följderna som det innebär. OPS-lösningen är en av möjligheterna när det kommer till att staten eller kommunen ska föra någon form av samverkan med privata sektorn vid sjösättningen av önskad infrastrukturutveckling.

5.4 Finansiering

Precis som att en OPS-lösning är ett sätt att få en tydligare ansvarsuppläggning kan det även vara ett sätt att göra finansieringsupplägget tydligare. De vanligaste sätten för att finansiera infrastruktur är enligt Lindberg (2008) genom anslag från staten, upplåning och genom olika sorters trafikavgifter. Något som kommit upp i flertalet intervjuer är att bristen på ekonomiska incitament för näringslivsaktörer har hindrat användandet av vattenvägarna, att det inte går ihop för företagen helt enkelt. För att detta skall kunna avhjälpas menar exempelvis Erlandsson att kommunen eller staden kommer behöva subventionera byggandet av infrastruktur för att få igång ett projekt.

Vidare bör det påpekas, enligt intervjun med Ntemiris, att kommunens, i alla fall Trafikkontorets resurser redan är ganska tunt utsträckta. För att klara upp denna resursbrist finns det ett antal alternativa finansieringssätt som går att använda. I enlighet med ansvarskapitlet ovan är OPS ett sätt som går att använda för att få en tydligare ansvarsbild, men centralt för OPS är även finansieringsfrågan. I avtalet som skrivs mellan parterna inom OPS finns enligt Arnek m.fl. (2007) alltid ansvarsuppdelningen tydligt definierat, och inkluderar i normalfallet finansieringsansvar, och detta ligger då på projektbolaget. För att det skall kunna öppnas fler dörrar för finansieringen inom vattenvägarnas infrastruktur skulle en OPS-lösning kunna användas. Något att beakta är dock att OPS traditionellt används inom större infrastrukturprojekt, med kostnader på flera miljarder kronor. En vattenvägssatsning kommer förmodligen inte komma nära sådana belopp, men grundtanken med den sortens samverkan är något som skulle kunna ge ytterligare möjligheter för infrastrukturen. Detta som tidigare nämnt då i form av tydliga avtal som konkret slår fast hur det skall finansieras, något som saknas i nuläget.

Lindberg (2008) ställer även upp ett antal alternativa finansieringssätt för infrastruktur som huvudsakligen handlar om utdelning av antingen olika skatter eller vägavgifter. Följaktligen gäller detta då finansieringen av väginfrastruktur, men koncepten kan generaliseras och appliceras på andra typer av infrastruktur. Om användandet av vattenvägarna skulle öka finns det möjligheter att även de insamlade skatte- och avgiftsmedel som samlas in genom det ökade användandet av dem även ökar. Detta innebär att ju mer utbrett användandet av vattenvägarna i Göteborg blir, desto större blir den finansiella grunden för infrastrukturen.

Ett alternativt sätt att finansiera infrastruktur är så kallad statlig medfinansiering, där finansieringssökaren kan ansöka om hjälp från staten att betala för icke-statlig infrastruktur. Enligt Trafikverket (2019) kan statlig medfinansiering användas för projekt som ämnar att bland annat skapa bättre möjligheter för kollektivtrafik samt för att skapa en miljövänligare och trafiksäkrare gatumiljö. Det intervjumaterial som stödjer detta finansieringssätt är bland annat vad Josefsson säger att han tror att det kommer behövas en ökning av persontrafiken över älven. Detta skulle då göra att finansieringsformen kan vara lämplig i detta fallet. Något som även är viktigt för medfinansiering är miljöaspekterna. Skulle delar av exempelvis kollektivtrafiken flyttas till vattnet hade detta bidragit till en förbättrad miljö och trängselsituation, vilket ytterligare styrker att den statliga samfinansieringen kan vara ett lämpligt verktyg att använda.

För att göra den ekonomiska biten mer lättillgänglig för eventuella brukare av infrastrukturen utformade Utrechts kommun ett system där transportörerna hyr den kommunala leveranspråmen för att utföra sina uppdrag. Rent specifikt kan det vara en aning svårt att sätta detta i en göteborgsk kontext, då många av grundförutsättningarna ser olika ut, exempelvis att det finns en tillräcklig mängd restauranger runt kanalerna. Dock kan den mer allmänna principen att kommunen äger en båt som de bjuder ut till näringslivet något som kan vara applicerbart i Göteborg. Det Erlandsson säger om att kommunen bör kunna få rimligt betalt för infrastrukturen kan även jämföras med hur upplägget ser ut i Utrecht. Där har en lösning kunnat nås där alla inblandade gynnas, kommunen förlorar inga pengar på sin investering och transportörerna har fått tillgång till ett bra sätt att leverera gods.

Ett annat finansieringssätt skulle kunna vara EU-bidrag. Projektet Stadsleveransen, som verkar för en hållbarare citylogistik är delvis finansierat av EU-bidrag. Att vattentransporter är ett hållbart alternativ har kunnat konstateras ovan, vilket mycket möjligt skulle kunna möjliggöra att finansiering från EU skulle kunna användas. Dock, som man ser i stadsleveranser, har projektet enbart delfinansierats av EU, vilket innebär att EU inte borde vara något att förlita sig helt på. Utan istället att se det som ett sätt att få in lite ytterligare finansiella medel till ett eventuellt projekt.

6. Slutsats

Studiens diskussion och analys hjälpte författarna att skapa ett tydligare samband mellan frågeställningarna och resten av uppsatsen samt att dra slutsatser genom att koppla samman den insamlade empirin och studiens referensram. Syftet med uppsatsen var att se vem eller vilka som kan anses vara ansvariga för att utveckla infrastruktur och hur det kan tänkas finansieras.

6.1 Uppsatsens slutsatser

I ansvarsfrågan ser författarna en trend i både studiens referensram och empirin som pekar på att en lösning för lyckad utveckling bör vara en samverkan mellan den offentliga- och privata sektorn. Flera olika intervjupersoner lyfter det som en möjlighet och referensramen stödjer det genom Janjevic och Ndiaye (2014) som säger att samverkan verkar vara en viktig faktor för att denna typ av projekt ska lyckas. Vidare har vi exemplet Arlandabanan som visar hur staten löst en annan typ av infrastrukturutveckling i Sverige tidigare, där staten då samverkade med privata aktörer för att bygga, sköta drift och finansiera ett projekt. Ansvaret skulle då delas upp mellan staten och den/de privata aktören/-erna.

En grundförutsättning för att ansvaret ska vara möjligt att dela upp är att det måste finnas tydlig reglering och villkor för användandet av vattenvägarna. Flera av intervjupersonerna antydde att bristen på reglering och praxis är ett hinder och en bidragande faktor till varför ingen riktigt vill ta i problemet. De menar att olika aktörer inte vet vad som gäller och att det i längden gör att få aktörer har någon direkt lösning och inte heller något förhållningssätt. Regleringar kring vattenvägarna bör leda till att samtliga aktörer blir mer benägna i att ta tag i den yta som de har till sitt förfogande, då det blir tydligare vad de kan och inte kan göra av den. Denna förändringen behöver drivas av staden eller staten då det bara är dem som kan forma denna typ av förändringar, vilket också beskrivs av Andersson m.fl. (2005),

Av de två intervjupersoner som hade något konkret exempel på vilka de ansåg lämpliga för att ta på sig ansvaret från den offentliga sektorn, menade de både intervjupersonerna att Trafikkontoret är mest lämpliga. Södahl menade att Trafikkontoret ansvarar för infrastrukturen för de andra trafikslagen och att de därför även bör göra det för vattnet också. Detta var något som Ntemiris på Trafikkontoret också menade, men att problemet för dem främst var den resursbrist som de har i dag. Givet att de får ökade resurser tycker han att de är de bäst lämpade. Författarna drar slutsatsen att Trafikkontoret är bäst lämpad för att inneha ansvaret, men inser att resursbristen är något som sätter käppar i hjulet, vilket vidare pekar mot att en samverkan inom ansvars- och finansieringsfrågan med den privata sektorn kan vara nödvändig.

Efter analysen och diskussionen kom författarna fram till att det är tämligen svårt att identifiera specifika finansieringslösningar utan att veta exakt vilka intressenter som faktiskt är intresserade och har kapitalet som krävs för att genomföra olika tänkbara lösningar. Baserat på studiens referensram och empiri tror inte författarna på en helt statligt eller kommunalt finansierad lösning då det redan i dag byggs och utvecklas mycket i Göteborg, rent infrastrukturellt. Något som pekar mot detta är det faktum att Trafikkontoret redan idag har resursbrist vilket tyder på låg prioritering från staden och staten, menar författarna. Vad exakt som är anledningen till att vattenvägarna är lågt prioriterat är svårt att sätta fingret på, men det tordes vara en blandning av de hindren identifierade i analysen. Främst är den bristande traditionen i sig som står i vägen, och vidare är det den bristande traditionen som är anledningen till att det är underfinansierat? Författarna menar att det finns en korrelation mellan de två hindren. Dock, var samtliga intervjupersoner överens om att det bör satsas på att utveckla vattenvägarna i Göteborg. Det ökade medvetandet i staden menar författarna är en indikation på att traditionen är på väg att ändras och att användandet av vattenvägarna kan öka.

Inom ramen för denna studie anser författarna att Trafikkontoret, givet att de får ytterligare finansiering och resurser, har goda förutsättningar att hantera ansvaret över infrastrukturen. Dock känns det orimligt, som följd av den rådande resursbristen, att Trafikkontoret skulle ta på sig ansvaret helt ensamt och att ansvaret för utvecklingen av infrastrukturen därför möjligtvis bör delas med någon form av privat aktör.

Finansieringsfrågan är svårare att ge ett rakt svar på, då det sannolikt skulle behövas omfattande kalkyler för att konstatera vad som behövs. Vidare menar författarna att finansieringsfrågan är för komplex att besvara utan att veta vilka de involverade aktörer är och att den snarare blir en följd av ansvarslösningen.

6.2 Uppsatsens bidrag

I dagsläget finns det en brist på information och forskning kring ämnet. Detta kan man se på både en global skala men avsaknaden av tidigare forskning blir tydligare på en lokal skala. Denna uppsats kan därför, trots sin begränsade omfattning fungera som en grund till ökad förståelse för vidare forskning i ansvarsfrågan kring Göteborgs urbana vattenvägar. Man kan också tänka sig att Göteborgs stad kan använda uppsatsen som underlag för att vidare förstå komplexiteten i sin egen struktur och varför de bör se över förändringar i arbetsgången i kommunen. Uppsatsen lyfter de teman som författarna anser ligger till grund till varför situationen ser ut som den gör idag, vilket kan vara en språngbräda för vidare forskning.

6.3 Förslag till framtida forskning

Det har varit svårt att separera ansvarsfrågan och finansieringsfrågan och det kan mycket väl vara på grund av att författarna inte frågat tillräckligt mycket om ämnet eller intervjuat fel personer för att besvara frågorna. Men författarna menar dock att det är svårt att prata om vem som ska eller bör ta ansvar utan att veta vad detta innebär kostnadsmissigt för denne part. Därför bör man inte separera det helt, utan snarare se det som en större fråga där ansvaret är det generella temat. Bristen av reglering lyftes i flera intervjuer och författarna menar därför att det är viktigt att dyka djupare i vilka regleringar eller förutsättningar som krävs för att göra vattenvägarna mer attraktiva. Ämnet *regleringar* hade dock varit en väldigt annorlunda uppsats.

Ntemiris nämnde begreppet "cross-functionality" som något han tror hade varit bra för kommunen att anamma då det skulle göra dem mer rörliga och handlingskraftiga. Då flera av intervjupersonerna lyfte den luddiga ansvarsfördelningen som ett hinder i utvecklingen, är cross-functionality en tänkbar lösning för att överbrygga hindret. En cross-functionality grupp med personer från de olika kommunala enheter som i dagsläget har ansvar i hamnen skulle kunna ta ett bredare ansvar för de urbana vattenvägarna och därmed få ett starkare mandat i förändringsarbetet. Därför menar författarna att Göteborgs Stad bör genomföra en utredning kring en cross-functionality grupp för ett tydligare ansvar i hamnen.

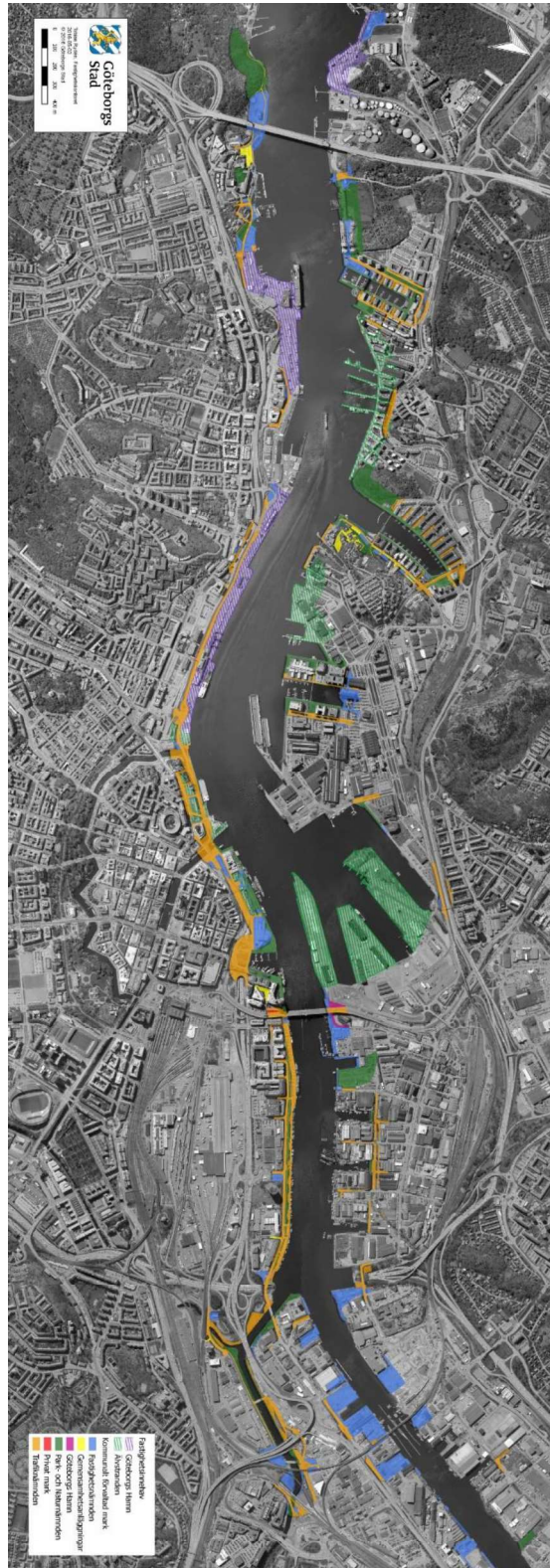
7. Referenslista

- Anderson, S., Allen, J. och Browne, M. (2005) "Urban logistics - How can it meet policy makers' sustainability objectives?", *Journal of Transport Geography*, 13(1 SPEC. ISS.), s. 71–81. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2004.11.002.
- Arnek, M., Hellsvik, L. och Trollius, M. (2007) "En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar [Elektronisk resurs]: rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp". Tillgänglig vid: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675324/FULLTEXT01.pdf>.
- Bestfact (2013) "Zero-Emission Beer Boat in Utrecht". Tillgänglig vid: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2016/01/CL1_151_QuickInfo_ZeroEmissionBoat-16Dec2015.pdf.
- Browne, M. *m.fl.* (2012) "Reducing Social and Environmental Impacts of Urban Freight Transport: A Review of Some Major Cities", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 39, s. 19–33. doi: 10.1016/j.sbspro.2012.03.088.
- Bryman, A. och Bell, E. (2013) *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. 2:a upplag. Stockholm: Liber.
- Cars, G. och Rader Olsson, A. (2009) *Konsten att bygga bättre, billigare och snabbare*.
- Eriksson, P. och Kovalainen, A. (2011) "Qualitative Research Materials", *Qualitative Methods in Business Research*, s. 78–96. doi: 10.4135/9780857028044.d53.
- Fagerström, J. och Hultqvist, H. (2012) "Godstransporter på Göteborgs vatten - Förutsättningar för ett nyskapande logistiskt flöde", s. 40. Tillgänglig vid: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/30539/1/gupea_2077_30539_1.pdf.
- Garme, K. *m.fl.* (2017) *Vattenvägen -den intermodala pusselbiten*, *Lighthouse*. Tillgänglig vid: https://gup-server.ub.gu.se/v1/asset_data/206730.
- Göteborg & Co. (2019) *Göteborgs historia och arv*. Tillgänglig vid: <https://www.goteborg.com/goteborgs-historia-och-arv/> (Åtkomstdatum: 13 maj 2019).
- Göteborgs Stad (2018) *Folkmängd och Folkökning, GR, 1968-2017*. Tillgänglig vid: <http://statistikdatabas.goteborg.se/pxweb/sv/?rxid=a39ef362-a280-4956-895b-3efa748865fb> (Åtkomstdatum: 13 maj 2019).
- Hoetjes, G. *m.fl.* (2012) *MIMOSA Measure Evaluation Results UTR 7.2 City Distribution by Boat*.
- Janjevic, M. och Ndiaye, A. B. (2014) "Inland waterways transport for city logistics: a review of experinces and the role of local public authorities", *WIT Transactions on The Built Environment*, 138, s. 279–290.
- Jäderberg, M. (2018) "TN-Information Stadens användning Yrkande från (S), (V) angående godstransporter på Göteborgs vattenvägar , lägesrapport". Trafikkontoret - Göteborgs Stad, s. 2–4.
- Labatut (2018) *Vert chez Vous*. Tillgänglig vid: <https://www.vertchezvous.com/en/> (Åtkomstdatum: 28 april 2019).

- Larsson, D. *m.fl.* (2017) "Goods- och avfallsdistribution på urbana vattenvägar Goods and Waste Distribution on Urban Waterways".
- Lindberg, G. (2008) *Framtidens infrastruktur*. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Patel, R. och Davidson, B. (2011) *Forskningsmetodikens grunder - Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.
- Rangli Eklund, U. (2017) *Trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet - Hantering av statlig medfinansiering*. Tillgänglig vid: https://trafikverket.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf
- Regeringskansliet (2019) *Transporter och infrastruktur*. Tillgänglig vid: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/>.
- Riksrevisionen (2004) *Arlandabanan – Insyn i ett samfinansierat järnvägsprojekt*. Tillgänglig vid: <https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2004/arlandabanan---insyn-i-ett-samfinansierat-jarnvagsprojekt>.
- SCB (2015) *Urbanisering – från land till stad*. Tillgänglig vid: Urbanisering – från land till stad (Åtkomstdatum: 08 maj 2019).
- Thorén, A. (2017) *Dagliga leveranser - Information om tung trafik i innerstaden*.
- Trafikverket (2018) *Väghållaransvar*. Tillgänglig vid: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/vaghallaransvar/> (Åtkomstdatum: 15 maj 2019).
- Vetenskapsrådet (2002) "Forskningsetiska principer". Tillgänglig vid: <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Forskningsetiska+principer#8>.
- Wolfram, M. (2004) "Expert working group on sustainable urban transport plans", *Rupprecht Consult*, s. 106. Tillgänglig vid: http://www.basqueecodesigncenter.net/Documentos/Noticias/5443EFB6-C6F9-4082-B86F-C124CBF4C397/final_report050128.pdf.

Bilagor

Figur 1: Kajansvar kring Göta Älv



Bilaga 1. Intervjupersoner

Ulf Moback – Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad

Ulf Moback är en gång i tiden utbildad till landskapsarkitekt. Han började sin karriär på park- och naturförvaltningen inom Göteborgs Stad. Han gick senare vidare till stadsbyggnadskontoret, där han själv menar att han gjort lite allt möjligt inom planeringsområdet. En del i trafikplanering, men i dagsläget arbetar han mest med klimatanpassning, den generella översiktsplanen, samt ansvarsplanen för den. Moback har arbetat i 40 år inom olika grenar i Göteborg Stad och han har därmed lång och bred erfarenhet som hjälpt oss i stor omfattning gällande vår grundläggande förståelse för vilka faktorer som påverkar urbana vattenvägarna i Göteborg.

Mejlintervju Johan Erlandsson – VD Velove Bikes

Johan Erlandsson är VD för företaget Velove Bikes, som tillverkar lastcyklar och "last-mile" lösningar för cykelleveranser. Johan har god erfarenhet kring citylogistiken och sitter bland annat med i styrelsen för Pling Transporter AB, som utför cykeltransporter i centrala Göteborg. Han har även varit delaktig i projekt inom Dencity där de pilottestat lösningar för att transportera containeriserat gods på pråmar i Göta Älv.

David Josefsson – Riksdagsledamot Moderaterna

David Josefsson är ordförande för Göteborgsmoderaterna, samt tjänstgörande riksdagsledamot för Moderaterna. I dagsläget sitter han med som ledamot i Civilutskottet och som suppleant i Finansutskottet. David har på grund av sin långa erfarenhet inom Moderaterna i Göteborg bred kunskap om det mesta inom politiken i Göteborgsområdet och hade därmed underlag för att svara på våra intervjufrågor.

I dagsläget sitter Josefsson i Moderaternas opposition på riksnivå. På kommunalnivå i Göteborg har Moderaterna sedan valet 2018 tagit över makten i Göteborg tillsammans med Alliansen, genom samverkan med Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Feministiskt Initiativ.

Mejlintervju Johan Büser – Riksdagsledamot Socialdemokraterna

Johan Büser är tjänstgörande riksdagsledamot för Socialdemokraterna. Utöver detta sitter han som ordförande i OSSE-delegationen, personlig ersättare i Domarnämnden och slutligen som ledamot i Trafikutskottet, vilket är vad som gör honom högst aktuell för vår studie.

Socialdemokraterna utgör i dagsläget en minoritetsregering tillsammans med Miljöpartiet, som möjliggörs genom Centerpartiet, Vänsterpartiet och Liberalerna. Varför de är relevanta i vår studie är då Socialdemokraterna styrde Göteborg under en 24 år lång period (1994-2018). Dock, som följd av valet 2018, förlorade dem styret.

Intervju Spyridon Ntemiris – Projektledare Trafikkontoret Göteborg

Spyridon Ntemiris arbetar idag som projektledare på Trafikkontoret i Göteborg, där hållbar mobilitet och elmobilitet är de områden han huvudsakligen är verksam inom. Han är utbildad maskiningenjör och har studerat industriell ekologi på Chalmers Tekniska Högskola. Han skrev sin mastersuppsats, som behandlade hur strategier kan tas fram för elmobilitet, detta gjorde han i samarbete med Trafikkontoret. Att han jobbar med hållbar mobilitet, som urbana vattenvägar kan ses som en del av gör honom en relevant respondent i denna studie.

Mejlintervju Peter Årnes – Kretslopp och Vatten

Peter Årnes är strateg på Kretslopp och Vatten och arbetar med utvecklingsfrågor inom avfallshantering. Han är i grunden utbildad till samhällsvetare och har en examen i ekonomisk historia, idé- och lärdoms historia från Göteborgs Universitet. Peter har bland annat varit respondent i tidigare kandidatuppsatser som berört urbana vattenvägar, samt inblandad i projekt som jobbat med en flytande återvinningscentral. Denna erfarenhet inom Göteborgs urbana vattenvägar är vad som gjorde Peter intressant för denna studie.

Mejlintervju Björn Södahl - Södahl & Partners AB

Björn Södahl har många års erfarenhet inom bland sjöfrakt och verksamhetsutveckling. Han har en mastersexamen från Chalmers Tekniska Högskola inom maritim arkitektur, och har jobbat i många år på stora rederier. I dagsläget driver han Södahl & Partners AB som huvudsakligen arbetar med konsultering och innovation inom det maritima området. Han har god kompetens inom ämnet Göteborgs urbana vattenvägar och har haft i uppdrag att skriva en rapport angående godstransporter på Göteborgs urbana vattenvägar för Trafikkontoret. Det är summan av dessa erfarenheter som gör Björn till en ytterst lämplig respondent i denna studie.

Intervjumall

- Först och främst, hur ser ni på vattenvägar i stort? Är det ens en möjlighet och vidare är det något att satsa på i Göteborg? Är det rätt väg att gå eller inte?
- Vad är din åsikt i frågan, Göteborgs vattenvägar? Dvs, vad tycker du bör göras och inte göras?
 - Vår främsta frågeställning är, ”*vems ansvar är det att förse rimlig infrastruktur för att främja/möjliggöra ett bredare användande av vattenvägarna?*”
 - Vad anser du skulle vara rimlig infrastruktur? Vilka ändringar skulle behöva göras?
- Vad kan näringslivet förvänta sig av kommunen/staten?
 - Dvs, vilka förutsättningar kan företagen förvänta sig att kommunen bistår med, som ett minimum.
 - Utifrån dina egna erfarenheter om inte annat.
- Vad kan kommunen/staten förvänta sig av näringslivet?
 - Dvs, vad kan kommunen/staten förvänta sig när de går in i samarbeten med näringslivet, om något?
- Vattenvägars utnyttjande påverkar en region/stads hållbarhetspåverkan ur flera aspekter. I vilken utsträckning är hållbarhetspåverkan en betydande faktor i det fortsatta infrastrukturella utvecklingsarbetet?
- Det finns flera exempel från andra länder och städer som nyttjar sina vattenvägar i en större utsträckning än Göteborg, ex Paris (Vert chez Vous) och Utrecht (The Beer Boat). Vad anser du vara det största hindret till att Göteborgs vattenvägar inte används i en större utsträckning?
 - Vad skulle vara ditt förslag för att komma runt hindret?
 - Vad är, enligt dig, incitamenten till att göra detta?
- Generellt kräver inte vattenvägar underhållsarbete i samma utsträckning som deras substitut. Är detta något som vägs in i ert beslut för att utveckla vattenvägarna?
- I Paris har de en lösning som går under namnet ”Vert chez Vous”, som är en pråm som transporterar cyklar och elfordon som ska leverera paket/gods på ”sista milen”. Kapacitetsmässigt ersätter denna pråmen dagligen 15 tunga lastbilslaster och sänker därmed tydligt klimatpåverkan. Tror du en liknande lösning skulle vara möjlig i Göteborg?
 - Vi tänker främst över älven, men utesluter inte de inre vattenvägarna.

- I dagsläget har vi projektet stadsleveransen. Skulle detta projekt kunna utvecklas för att bredda leveransmöjligheterna på båda sidorna älven? Bredda möjligheterna på vallgravssidan, samtidigt som man når nya områden på Lindholmen.
- Vad anser du att kommunen bör bistå med för att inte bara möjliggöra vattentransporterna, utan också underlätta det ur ett ekonomiskt perspektiv och funktionellt perspektiv?
 - Ex. kran-lösningar på båtar eller på kajen, Om kommunen tar på sig kostnaden så blir det billigare för näringslivet att nyttja vägen, men gör kommunen inte det så ökar kostnaden för näringslivet.
- Hur hittar man bästa lösningen för att inte diskriminera någon intressent?
 - T.ex. om en kajplats ligger fördelaktigt för ett företag vilket gör att dem nyttjar kajen och får en tydlig konkurrensfördel.
- Slutligen, är det något du anser att vi missar i våra frågor? Någon viktig punkt eller vinkel?