



FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET



Vision 45

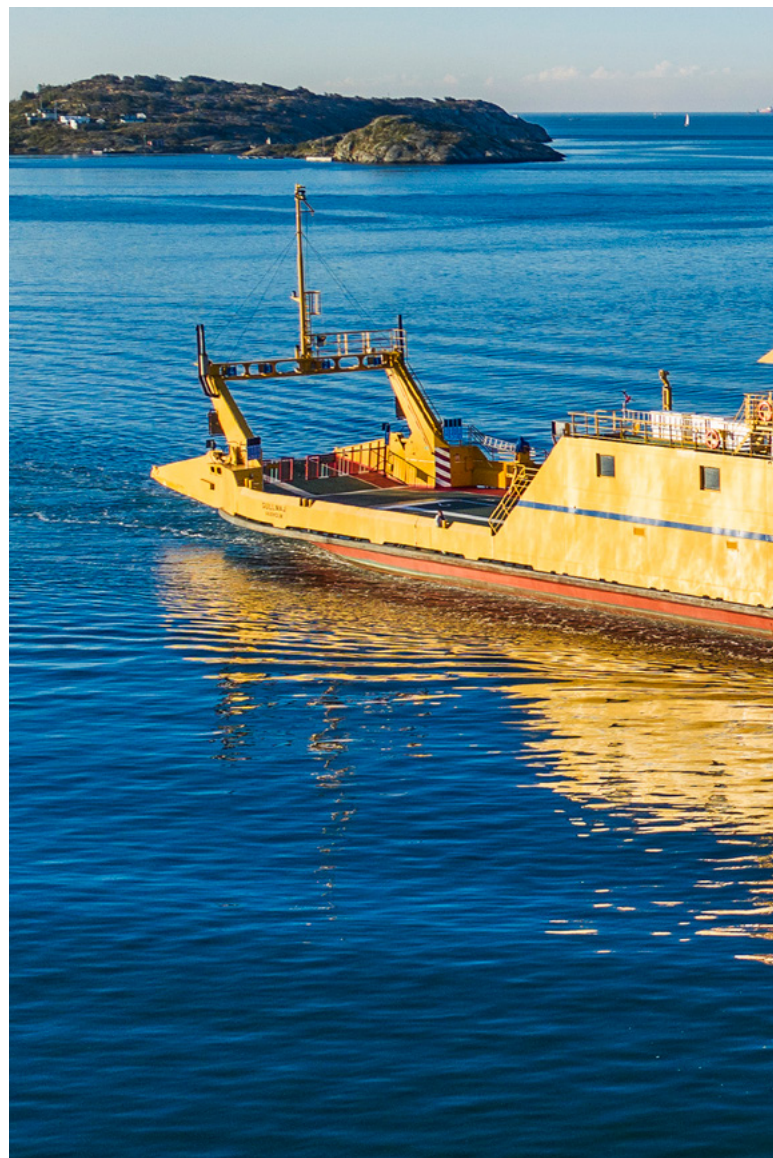
Den gula färjan ska bli grön

Vi tar ställning för att bli neutrala

Klimatkrisen har inte undgått någon. Klimatförändringarna är ett påtagligt hot mot mänskligheten och ställer stora krav på snabb utveckling. Som ett resultat pågår över hela världen en rörelse mot ett mer hållbart liv. Vi står troligtvis inför den största omställningen av samhället sen industrirevolutionen på 1800-talet.

FN:s globala mål för hållbar utveckling är en ambitiös agenda som alla FN:s medlemsländer har förbundit sig att genomföra. Sverige vill vara ledande i genomförandet av agendan. Den klimatlag som trädde i kraft 2018 innebär att det finns ett antal mål som Sverige strävar efter att uppnå. Senast år 2045 ska Sverige vara klimatneutralt, det vill säga inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Målet gäller även oss på Färjerederiet som med våra 70 fartyg varje dag transporterar människor, fordon, gods och varor över vattnet.

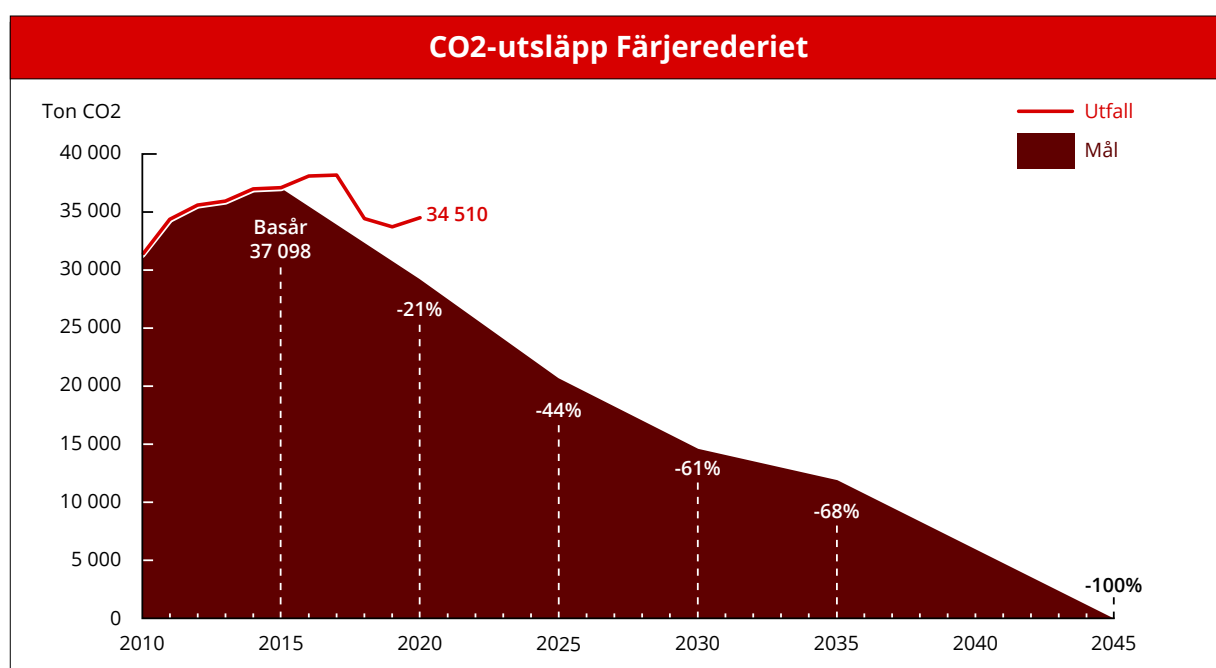
Vision 45 är Färjerederiets plan för att utveckla verksamheten för att bidra till att de klimatpolitiska målen ska uppnås. Planen är ett underlag för Färjerederiets ledning och internstyrelse för det framtida utvecklingsarbetet, en plan som öppnar för klok användning av smart digital teknik och som låter oss pröva framtidens lösningar redan nu. Vision 45 är en plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till år 2045. Planen revideras regelbundet med hänsyn till utvecklingen inom teknikområdet, utvecklingen av nya miljöbränslen,



livslängd på befintliga fartyg och förväntade förändringar i efterfrågan på den trafik vi driver. Det är en plan som tydligt tar ställning: vi ska bli klimatneutrala senast år 2045.

År 2045 kan tyckas långt bort, men sanningen är att vi redan är igång. Ju fortare vi hittar framtidens lösningar desto bättre. Självklart är det mycket vi ännu inte vet. Och självklart är det mycket som kan förändras: teknik, politiska mål, hur vårt uppdrag formuleras, efterfrågan på den trafik vi bedriver och hastigheten i klimatförändringarna. Men vi kan inte vänta: det är nödvändigt att agera snabbt.

I den här skriften berättar vi mer om vår plan för att tänka långsiktigt – men handla nu.



Förändrat klimat, förändrade förutsättningar

Enligt FN:s klimatforskarpanel IPCC beräknas den globala havsnivån vid slutet av 2000-talet vara drygt 80 centimeter högre än 100 år tidigare, men det råder stora osäkerheter och senare studier visar att höjningen av havsytan kan bli både betydligt större och gå snabbare än vad IPCC bedömer som mest sannolikt.

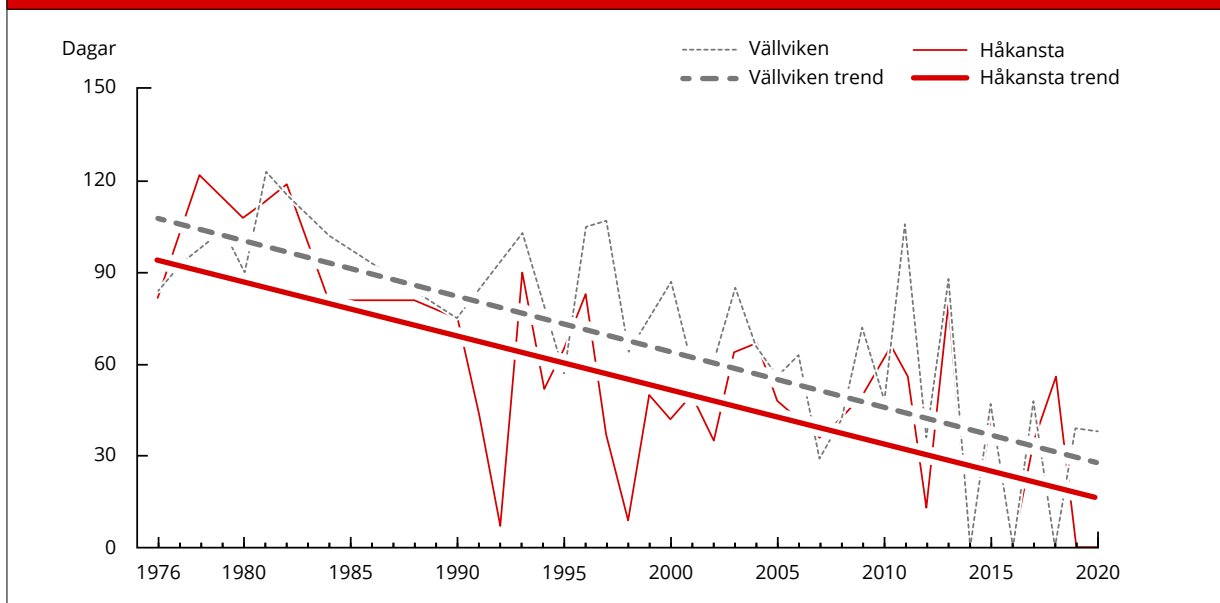
Långvarig nederbörd eller kraftiga regn ökar risken för översvämningar. Detta kan påverka framkomligheten för all trafik på väg och järnväg (det förekommer redan idag tillfällena med långa avstängningsperioder). Det påverkar även framkomlighet till och från hamnar och färjeleder och annan verksamhet som berör sjöfart och färjetrafik. Färjelägen och färjeleder kan behöva anpassas för att kunna fungera.

På Färjerederiet ser vi redan idag effekter av klimatförändringarna. Ett exempel: på Storsjön i Jämtland går färjelederna Håkansta-

leden och Isöleden. Under vintrarna, när isen på sjön blivit minst 25 cm tjock, ersätts färjelederna med isvägar. Antalet dagar isvägarna har kunnat hållas öppna har minskat drastiskt de senaste decennierna.



Isvägarnas öppethållande (antal dagar per år)

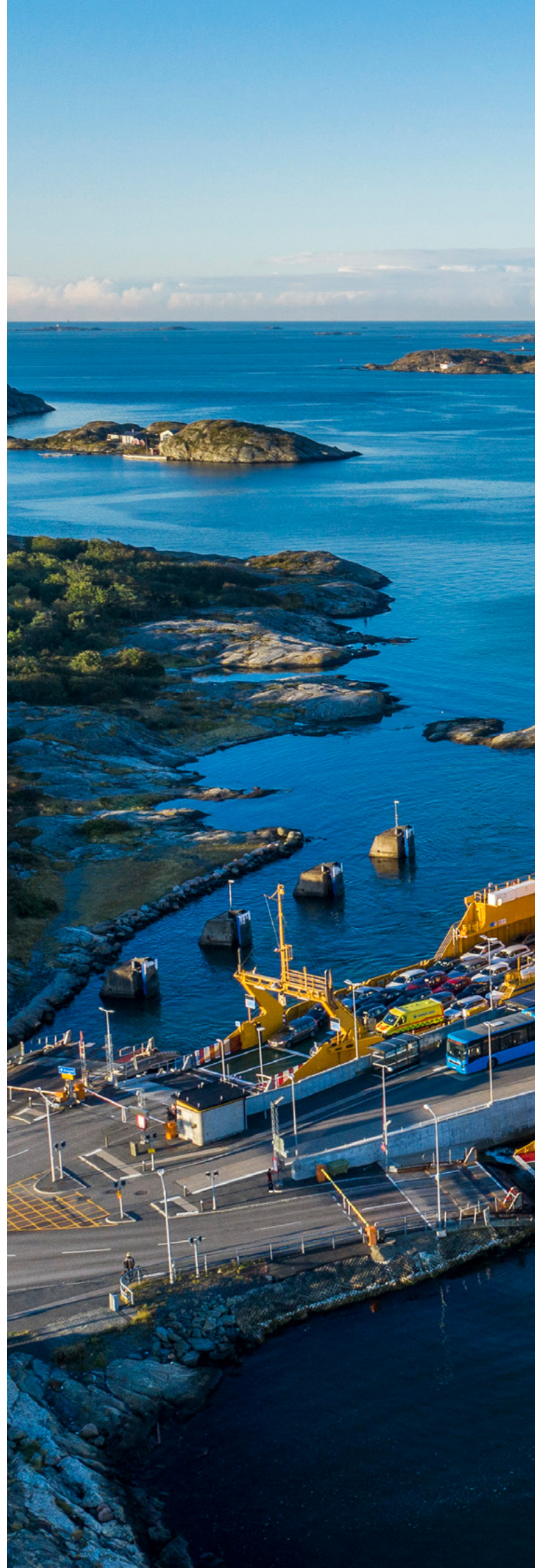




Stor omställning, stora möjligheter

Omställningen mot ett hållbart samhälle kommer att påverka hur vi lever, arbetar och konsumerar. Hur vi äter, bor och reser. Att bli klimatneutrala till 2045 är den största utmaningen för samhället (och sjöfarten) någonsin, men omställningen innebär också stora möjligheter. För Sverige, för Trafikverket och för Färjerederiet: vi får möjlighet att bli effektivare, ge ännu bättre service och bidra till ett klimatsmart samhälle. Vi ser stora möjligheter i att använda digitaliseringen till en mer automatiserad, energieffektivare och säkrare färjedrift med högre servicegrad – en teknikutveckling som dessutom kan gå på export och vara till nytta för både Sverige och branschen.

Det är en omfattande omställning vi har framför oss, men låt oss vara tydliga: det är en nödvändig omställning – och en omställning som är möjlig för Färjerederiet att göra. Det är en omställning som kommer att kräva resurser, förmåga till anpassning och förmåga att tänka nytt – men den är genomförbar och innebär stora möjligheter.





Eldrift som huvudspår

Hur drivs färjorna år 2045? Ett svar är att vi inte vet säkert – framtidens drivmedel kanske ännu inte är uppfunnet? Utvecklingen av ny teknik, nya bränslen och motorer går snabbt: ett exempel är lanseringen av vinddrivna oceangående lastfartyg som ska vara i drift redan om fem år. Osäkerheten kring framtidens drivmedel är dock ingen anledning att vänta. För vi vet detta: vi behöver så snabbt som möjligt minska utsläppen. När vi analyserat tänkbara alternativ för att driva våra färjor har vi valt eldrift som huvudspår åtminstone för det närmaste decenniet eftersom det passar vårt driftmönster bäst. Vi kan eliminera koldioxid- och partikelutsläpp med eldrivna färjor. Samtidigt minska buller – bra för både miljö och människors hälsa. Att gå över till eldrift är också något vi kan göra redan nu. Tekniken finns, vi behöver inte vänta.

Att välja bränsle

Både Färjerederiet, Sjöfartsverket och Kustbevakningen har analyserat vilka bränslealternativ som finns och hur de bidrar till klimatneutralitet. Slutsatserna är likartade om man tar hänsyn till olika fartygstypers egenskaper och uppgifter: eldrift är på kort sikt den bästa lösningen om man väger in hur mogen tekniken är och möjligheten att minska buller och utsläpp av partiklar, kväveoxider och koldioxider.

När man jämför bränslen behöver många parametrar vägas in, till exempel tillgång, prisutveckling, energiinnehåll, bränslets vikt och teknisk mognad. Låt oss ta HVO som exempel: HVO är ett förnybart bränsle, även kallat biodiesel. HVO kan enkelt börja användas i befintliga maskiner som ersättning för konventionell diesel. Låga kostnader för

konvertering alltså. Men HVO har inga fördelar vad gäller buller och utsläpp av kväveoxider och endast en begränsad minskning av partiklar. Alltså: bättre för globala miljön men inte för lokalmiljön. Tillgången på HVO är också mycket begränsad och det är i dagsläget oklart hur mycket produktionen kan öka. Priset på HVO är också relativt högt och prognosen är en fortsatt prisökning.

Eldrift

Omställningen innebär att vi på Färjerederiet dels kommer att köpa in 20 helt nya färjor, men också att vi konverterar 30 av våra 70 befintliga färjor till eldrift. Ytterligare 15 av våra befintliga färjor anpassas för miljödrift (där val av bränsle inte är bestämt idag). Arbetet pågår och omfattar både lindragna och frigående färjor. Vi har dock valt att inte ensidigt förlita oss på el utan behåller möjligheten att driva färjorna på biodiesel som back-up vid till exempel strömavbrott.

Eldrift betyder att vi också behöver skapa möjligheter för att kunna ladda när fartygen ligger vid kaj. En särskild utmaning är att utveckla system för snabbladdning på de stora lederna med tät trafik där färjorna bara



ligger vid kaj en kort tid. Elektrifieringen ställer också krav på elnätet och att få tillräcklig effekt levererad. En färja som bara körs på el förbrukar på tre dygn lika mycket el som en normalstor villa under ett helt år. I nuläget kan elnätsbolagen ofta inte leverera tillräcklig effekt för laddning. Därför utvecklar Färjerederiet energilager på land. De laddas upp under tiden färjan är till sjöss och som ger tillräcklig effekt för laddning när färjan är i färjeläget. Användningen av energilager ställer i sin tur krav på nya lösningar med anslutningskabel, ställverk, transformator,

omvandlare och laddstation som ska fungera i samspel med varandra. Utvecklingen mot elektrifiering öppnar också upp för nya affärsmodeller. Det gäller till exempel infrastrukturen, vem ska äga energilagret och laddstationerna? Hur kan infrastrukturen med batterier utvecklas med smarta elnät där det kan finnas olika energilagerägare?

En ytterligare aspekt av affärsmodeller är möjligheten att öppna upp för andra användare och exempelvis erbjuda laddning till elfordon i färjeläget eller använda energilager som reservkraft vid strömavbrott.

Bedömning av bränsle och drivlina – nuläge och trolig utveckling								
	Batteri/ Hybrid drift	Eldrift; land- kabel	Biogas	Bio- etanol	Bio- metanol	Bränsle- cell/ vätgas	Ammoniak	HVO
Framtida alternativ?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Prisvärt?	Ja	Ja	Medel	Medel	Medel	Medel	Okänt	Medel
Positiv pris- utveckling?	Ja	Ja	Medel	Okänt	Okänt	Ja	Okänt	Medel
Sannolik god tillgång?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Medel	Medel
Leveranser kan bli ett problem?	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Okänt	Nej
Passar i vår driftprofil?	Ja	Ja	Medel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Komplicerad konvertering?	Medel	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Buller	↓	↓	↘	↘	↘	↓	●	●
Kväveoxider	↓	↓	↘	↘	↘	↓	↓	●
Partiklar	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↘

 Stor minskning
  Minskning
  Ingen förändring

Vad kostar det?

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket som drivs under bolagsliknande former med krav på avkastning och finansiell stabilitet. Färjerederiets internstyrelse fattar varje år beslut om en investeringsplan som sedan omsätts i fartygsbyggen och återinvesteringar i fartyg och anläggningar. Enkelt uttryckt styrs alltså rederiet som vilket bolag som helst. Färjerederiets intäkter kommer till största del från ett flerårigt trafikavtal med Trafikverket Planering för 38 allmänna färjeleder. Färjerederiet är också operatör för två kommunala färjeleder upphandlade av Ekerö och Jönköpings kommuner.

Trafikavtalet bygger på en prismodell som syftar till att Färjerederiet får täckning för samtliga kostnader. Priset baseras på respektive färjeleds kostnader och antal resande. Den är fördelad på en fast ersättning och en rörlig ersättning baserad på antal transporterade fordon. Vi ser i dagsläget ingen anledning till att ändra prismodellen med anledning av arbetet med att förverkliga Vision 45.

För att nå Vision 45 har Färjerederiet antagit ett stort investeringsprogram. Utifrån dagens situation ser investeringsprogrammet ut som i tabellen till höger. Programmet kan komma att ändras utifrån nya tekniska förutsättningar eller att det kommer till nya färjeleder.

För att kunna finansiera omställningen och investeringsprogrammet kommer det att krävas en höjning av priset för färjedriften. Vi räknar idag med en prishöjning om 10 procent för första avtalsperioden



2022-2025, en höjning med 5 procent för avtalsperiod 2026-2029 samt en höjning med 5 procent för avtalsperioden 2030-2033.

På lite längre sikt finns effektiviseringsvinster att ta hem. De nya smarta fartygen, som i hög grad är digitaliserade, ger möjligheter till effektivare färjedrift. De olika styrsystemen ombord, tillsammans med en övervakningsfunktion från landsidan, öppnar möjligheten att se över bemanning och arbetsuppgifter ombord på fartygen för vissa färjeleder. Effektiviseringen med nya system ger också lägre underhållskostnader när systemen blir uppkopplade och mer enhetliga mellan fartygen.



Förväntat investeringsprogram och ändrat bränsleslag

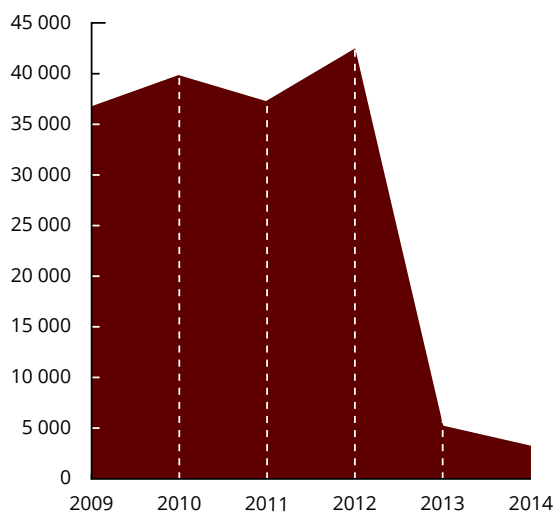
MKR/antal	2022-2025	2026-2029	2030-2033	2034-2045	Totalt
Nybyggnation av vägfärjor, belopp	800	350	550	1 600	3 300
Nybyggnation av vägfärjor, antal	5	2	3	9	19
Konvertering av befintliga färjor, belopp	50	300	300	400	1 050
Konvertering av befintliga färjor, antal	1	6	7	9	23
Laddanläggningar och färjelägen, belopp	150	150	200	200	700
Totala Investeringar	1 000	800	1 050	2 200	5 050

Exemplet linfärjor

Linfärjor drar sig fram med hjälp av vajrar. Det sparar femtio procent energi jämfört med konventionella propellerfartyg. Vi har utvecklat linfärjetekniken ytterligare genom att införa elektricitet som kraftkälla i linfärjetrafiken. Elektriciteten kommer från land genom en elkabel som matas in och ut genom ett hjul som är monterat på sidan av fartyget. Hjulet matar ut kabeln vid avgång och rullar in den vid returresan. Tekniken innebär att färjan inte gör några fossila utsläpp under resan. Vi har också en batteri-driven linfärja. Eldrift i linfärjetrafik finns idag på åtta färjeleder:

- Hamburgsundsleden
- Malöleden
- Kornhallsleden
- Lyrleden
- Arnöleden (batteri-driven driftstart 2021)
- Ängöleden
- Kastelletleden
- Stegeborgsleden
- 21 av Färjerederiets 70 färjor är linfärjeleder.

Liter diesel



Bränsleförbrukningen på Hamburgsundsleden har sjunkit drastiskt: På två år har rederiet sparat 71 800 liter diesel – eller 214 ton i minskade koldioxidutsläpp. Totalt rör det sig om en minskning av fossila bränslen med 90 procent.





På kurs mot en förändrad bransch

Över hela världen och i många verksamheter används digital teknik för att öka effektiviteten och säkerheten. Redan idag samlar vi på Färjerederiet in data från våra färjor som hjälper oss att energieffektivisera och fatta beslut om till exempel framtida underhåll. Med ökad digitalisering och automatisering kommer ännu fler möjligheter, till exempel att låta artificiell intelligens analysera data och utarbeta den energieffektivaste och säkraste rutten för våra färjor. Digitaliseringen kan öka säkerheten, sänka driftskostnaden och höja servicegraden. Med mer automatiserade färjor kan trafiken anpassas så att den går oftare när den verkligen behövs istället för att följa en fast tidtabell.

Att automatiserade färjor i någon form kommer att bli verklighet innan år 2045 är mycket sannolikt, frågan är bara i hur stor utsträckning. Automationsnivån delas in i fyra nivåer:

Nivå 1) Fartyg med automatiserade processer och beslutstöd. Besättning finns ombord för kontroll av systemen.

Nivå 2) Fjärrstyrt fartyg med driftbesättning ombord.

Nivå 3) Fjärrstyrt fartyg utan driftbesättning ombord.

Nivå 4) Fullständigt autonomt fartyg med egen kognitiv förmåga.

Utvecklingen sker snabbt och i Norge pågår för närvarande fullskaleprov med autonoma fartyg på nivå 1-2.

När det blir möjligt att ge navigationsstöd på distans – och på sikt också fjärrstyra färjorna – förändras förutsättningarna för hela branschen med nya befattningar och tjänster. Sensorer ombord ger en operatör i ett kontrollcenter på land en lägesbild som gör det möjligt att ta operativa beslut

på distans som historiskt sett krävt folk på plats. Till exempel blir det möjligt att ha experter som arbetar med tekniska frågor och fattar beslut i den dagliga driften. Det har inte varit möjligt sedan tiden då det fanns maskinister ombord (något som inte är ekonomiskt hållbart idag). Tack vare att en "distansmaskinist" med denna nya teknik kan ta hand om flera fartyg, så blir det ett ekonomiskt realistiskt alternativ.

Digitaliseringen innebär också ökad säkerhet. De sensorer fartygen utrustas med, och möjligheten till AI-stöd, kommer underlätta för befälhavaren och till exempel minska risken för en kollision. Det är en utveckling vi redan sett inom flyget och inom den rullande fordonstrafiken. Digitaliseringen påskyndar även teknik för säkrare evakuering. Med automatiska evakueringsystem sker evakuering säkrare och snabbare än med system som kräver manuell hantering.

Den tekniska utvecklingen för med sig en mängd nya frågor att ta ställning till: Vilka kompetenser kräver yrket ombord på ett smart fartyg, där det mesta är digitaliserat och automatiserat? Vilka säkerhetsföreskrifter behövs? Måste befälhavaren vara ombord? Och vilken kompetens krävs för att arbeta i land med fjärrövervakning, fjärrstyrning – och för att utbilda denna nya personalgrupp? Vilka nya möjligheter öppnas för att rekrytera framtida personal?

Utvecklingen kommer att ställa krav på ny lagstiftning och nya föreskrifter, men också på en förändrad utbildning och kompetensutveckling i hela sektorn. Det finns ett växande gap mellan rederipersonalens kompetens och den kompetensprofil som ett fartyg med eldrift och varierande grad av automatisering och digitalisering kräver. Kompetensgapet



gäller inte bara ombordpersonal. Det gäller också rederiernas kompetens för att beställa, bygga och underhålla fartygen, tillsynsmyndigheterna kompetens för att ta fram regelverk, bedöma och godkänna utbildning-

ar och försäkringsbolagens kompetens att försäkra och skadevärdera med mera. Det krävs en kompetensutveckling för hela branschen med systemkunskap, riskidentifiering och säkerhet som givna inslag.

Färjerederiet – från vision till verklighet

Vision 45 beslutades av Färjerederiet 2018. Sen dess har vi metodiskt arbetat med genomförandet. Några exempel:

- Vi har konverterat sju linfärjor till eldrift och en linfärja till batteridrift.
- Vi har byggt en ny frigående laddhybridfärja, Tellus, som sattes i drift på Gullmarsleden 2019. Leden är nästan två kilometer lång och därför en bra miljö för att testa att eldrift fungerar under många olika förhållanden.
- Vi har, tillsammans med ABB, utvecklat och testat en laddstation på Ljusterö för snabbladdning av färjor.
- Vi har genomfört flera digitaliseringsprojekt för förbättrat underhåll, bland annat skeppsdagbok och avvikelsesystem.
- Vi har genomfört projekt för att minska kemikalieanvändningen och utsläpp, bl.a. för att ta hand om spolvatten när fartygsdäcken tvättas.

Färja när och där du behöver

Färjerederiets färjor är en förlängning av vägnätet, men fungerar också som en avlastning för detta. Färjorna gör så att alla som bor kustnära får närmare hem, skapar genvägar i storstadsområden och är en väg framåt när investeringar i broar är för stora eller helt enkelt inte ett alternativ. När kollektiv- och cykeltrafik nu ökar anpassar vi färjorna efter det. Vi ser också över hur fler gångtrafikanter ska kunna utnyttja färjorna.

Färjetrafiken planeras utifrån flera faktorer, bland annat människors möjlighet och behov av att kunna ta sig till skola och arbete, företagstransporter och för att uttryckningsfordon ska kunna ta sig till och från öarna. Annat som tas med i planeringen är miljöpåverkan och samhällsekonomiska kostnader för utsläpp och väntetider.

Trafikplaneringen påverkas förstås också av människors förändrade beteende. När vi planerar framtidens vattenburna vägtransporter måste den anpassas till den övriga samhällsutvecklingen. Färjerederiets ambition är att gå från att köra en färja till att bli en säker transport över vattnet – på trafikantens villkor.

Från början uppkom färjeleder för att länka samman öar med allmän väg och skapa genvägar över vattnet. I modern tid ser vi att färjan spelar en viktig roll för framkomlighet och avlastning på det större vägnätet. Särskilt i storstadsregioner kommer det att krävas en bättre samordning med det större trafiksystemet och utrymme för nya lösningar. Ett aktuellt exempel är Ekeröleden som trafikeras för att serva Ekeröborna. Samtidigt utgör leden ett komplement till Essingeleden och möjliggör avlastning vid stopp på just Essingeleden och andra broar i närheten.

I samma tankes riktning finns idéer på fler avlastande färjeleder. Till exempel en östlig förbindelse kring Stockholm mellan Nacka och Värtan. Eller en förflyttning av Skansleden söderut för att dirigera tung trafik från Nynäshamn söderut på väg E4. Även kringfartsleder runt Göteborg kommer sannolikt att bli mer intressant i framtiden. Dessa kan delvis finansieras genom trängsel-skatt om befintliga portalsystem kan användas. På så vis skulle ett system med betalleder kunna utvecklas.

Samordning av kollektivtrafik och färjetransporter förekommer idag där det är möjligt men behöver utvecklas för att nå full effekt och stimulera kollektivt resande. Med särskilda kollektivtrafikkörfält i terminaler och ombord belönas kollektivt resande. Detta skulle sannolikt locka fler att resa kollektivt och transportnyttan per färjetur skulle öka. När man planerar terminaler bör därför möjligheten till ett separat körfält med prioriterad ombord- och avkörning för kollektivtrafik undersökas. På motsvarande sätt bör ett körfält ombord reserveras för kollektivtrafikfordon. Detta skulle betyda att den tillgängliga ytkapaciteten ombord skulle minska med cirka 30 procent. Det är dock en mindre påverkan om man jämför med en etablering av ett kollektivkörfält i en tätort. I praktiken blir minskningen mindre om även annan tung och nyttrafik också får använda körfältet ombord.

Godstrafiken är viktig för näringslivets utveckling och mängden gods ökar stadigt. Tung godstrafik tar ofta mycket av utrymmet på en färja och godsmängderna går inte att vare sig planera eller styra. Det skulle därför vara en fördel om godstransporter kunde ➤



ske utanför rusningstid. Det skulle både förbättra flödet för passagerartrafiken och öka framkomlighet för godset. En framtida lösning kan vara att godset planeras till särskilda godsturer utanför rusningstid eller till speciella godsfärjor. En sådan förändring förutsätter att undantag kan göras som gör det möjligt att boka plats på allmän väg. Ytterligare en förutsättning är att bokningssystemet är digitalt, automatiserat och att uppställningskörfält anordnas i terminalerna.

Allt fler människor går och cyklar, inte minst i storstadsregionerna. För att stödja denna utveckling, och samtidigt minska olycksrisken, skulle särskilda trafikfält för gående och cyklister kunna skapas i terminaler och ombord. Denna lösning skulle dock medföra att tillgänglig kapacitet minskar med cirka 30 procent. Väger man in framtida behov för kollektivtrafik blir det intressant att titta på alternativa utformningar av färjans totala däcksyta. Ett annat alternativ för att stimulera gång- och cykeltrafik är att se över om uppdraget för statens vägfärjor kan omfor-

muleras att inte bara gälla allmän bilväg utan även gång- och cykelväg. Ordinarie vägfärjor skulle kunna kompletteras med färjor för gående och cyklister som skulle kunna drivas snabbare, effektivare och till en lägre kostnad.

Terminalområdet med alla fordon är en miljö som för gående tidvis känns otrygg. När man planerar framtida terminaler bör man fokusera på att tydligare skilja på gående, cyklister, personbilar, kollektivtrafik och tung trafik. Väl ombord bör det finnas ett gång- och cykelstråk som möjliggör fri passage från och till respektive ändskepp. När nya färjor byggs är det lämpligt att planera för ett genomgående passagerarutrymme som gör det möjligt att gå inomhus i skydd för väder och vind.

Med hjälp av scanning- eller kamerateknik bör ett automatiskt incheckningssystem utvecklas. Det skulle säkra att befälhavaren vid varje tur vet exakt hur många personer som finns ombord.

Med dagens teknik kan man inte få fram hur många personer som befinner sig inuti varje fordon.

Vi på Färjerederiet planerar också för att göra färjetrafiken mer dynamisk och styrd av efterfrågan. Idag bestäms turlistorna genom myndighetsbeslut, men med mer automation och digitalisering ökar möjligheterna att ha en mer dynamisk turlista och mer trafik on demand. Tätare turer med lägre kostnad alltså. På så vis kan vi både öka servicen och minska bilköerna till färjorna och med det tomgångskörning och utsläpp. Genom att utnyttja digitaliseringen rätt skapar vi större flexibilitet och högre servicegrad. Vi kan också öka säkerheten, minska personalkostnaderna och göra det möjligt att utöka färjenätverket kostnadseffektivt. Så bidrar vi till ett bättre fungerande vägnät – utan att behöva göra stora investeringar i broar.





En satsning på ett bättre samhälle

Som ofta när det gäller omställningar så är kostnaderna och utmaningarna större i början. Nuvarande affärsmodeller är till exempel inte utformade för elektrifiering, kontrollcenter för fjärrövervakning och fjärrstyrning. Utvecklingen går snabbt och är ibland svår att förutse. Det gäller särskilt utvecklingen inom områden som hållbara drivmedel och teknik. Men att det går fort är inte en ursäkt för att vänta. Tvärtom ger det oss möjlighet att testa, välja bort och utveckla för att på snabbaste och bästa sätt skapa en fossilfri färjetrafik som körs med optimal kapacitet. Som en stor statlig aktör har Färjerederiet möjlighet att gå före, prova och utvärdera – till nytta för mindre rederier som saknar ekonomiska möjligheter att driva utvecklingsprojekt. På så sätt kan Färjerederiet hjälpa det maritima klustret att bli klimatneutralt och digitaliserat.

Ett exempel på hur vi ligger steget före är att vi som första rederi i världen erbjuder utbildning i ecoshipping i egen regi. Ecoshipping innebär att manövrera ett fartyg så att

förbrukningen av drivmedel och utsläpp av avgaser minskas kraftigt. Alla Färjerederiets befälhavare övar regelbundet för att hålla en körstil som sparar bränsle och minskar utsläpp. Utbildningslokalen finns i Stockholm och intresset för att träna i simulatorerna finns även utanför Färjerederiet.

Totalt beräknas genomförandet av Vision 45 kosta drygt 5 miljarder kronor. Det är inte bara en investering i att göra färjetrafiken utsläppsfri, det är en satsning på ett bättre samhälle. Det är en satsning på landsbygds- och stadsutveckling där färjorna underlättar vardagen, ökar rörligheten och binder samman människor. Det är en satsning som bidrar till teknikutveckling och en stark export av miljöteknik – en grund för svensk välfärd. Det är en satsning som gör det möjligt för Sverige att bli en katalysator för omställningen av sjöfarten globalt.

Genom att förbättra oss själva kan Trafikverket och Färjerederiet förändra en hel bransch!

