

# Persontrafiken och kollektivtrafik på vatten

Susanna Hall Kihl

2011-11-08

**VATTENBUSSEN**



# Definitionsfrågan

- Julborden
- Finlands-, Danmarks-, Englandsbåtarna
- Större kryssningsfartyg
- Bilfärjor (Färjerederiet är Sveriges största rederi)
- Fritidsbåtar
- Skärgårdstrafiken

# Fokus

- kollektivtrafik på vatten för passagerare (med eller utan cykel/buss/bil)

# Syfte

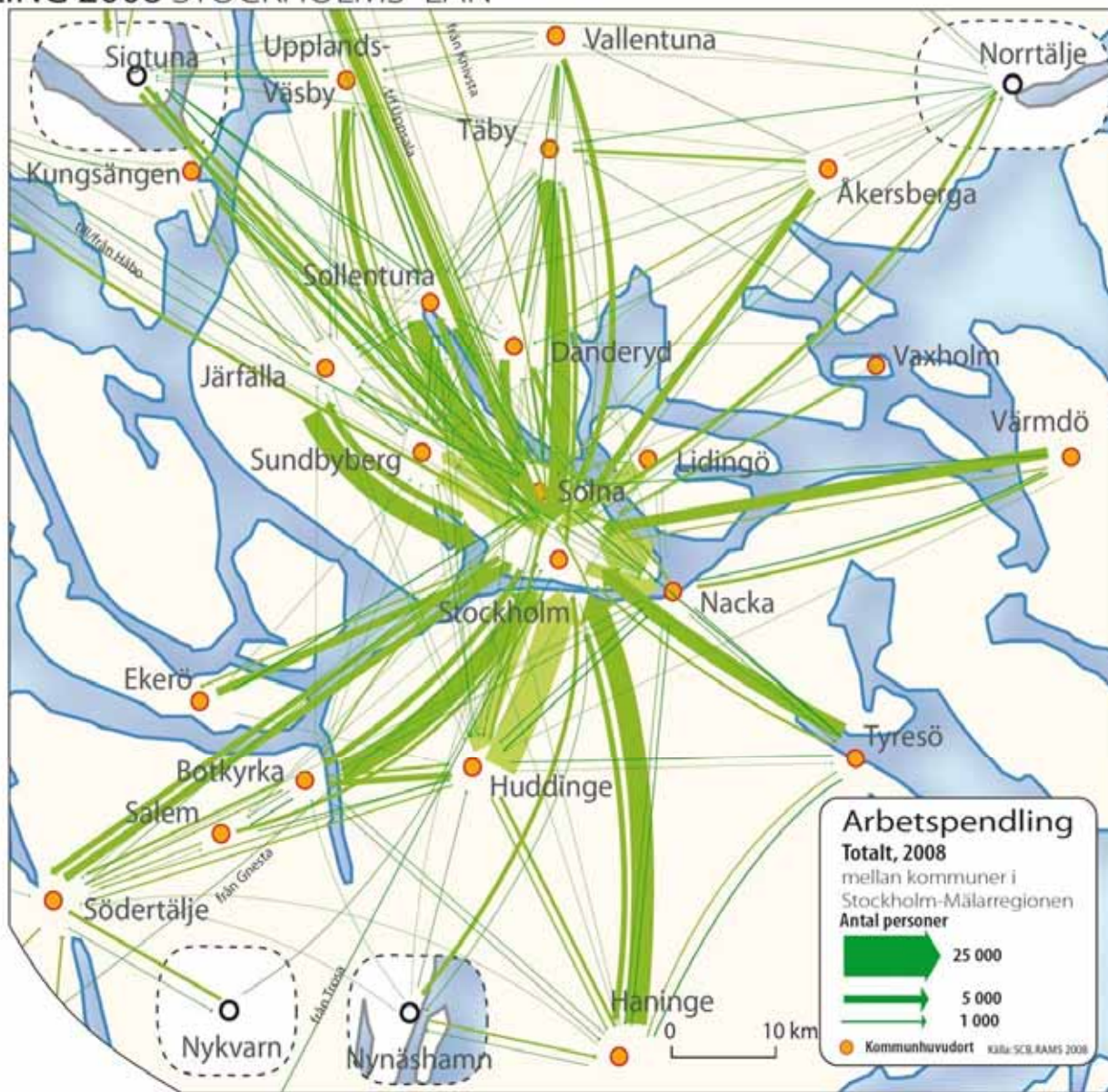
- att bidra till en mer hållbar transportsektor med **minskad miljöbelastning och ökad mobilitet**
- för samhällets bästa
- för näringslivets bästa
- för resenärens bästa

# Kollektivtrafik på vatten idag

- Idag sker endast 7 promille av den svenska kollektivtrafiken på vatten  
(Källa: Trafikanalys undersökning Lokal- och regional kollektivtrafik)
- Populärt vallöfte 😊
- Flera intressanta utredningar och försök har gjorts
- Vattenvägarna har en tydlig potential i byggandet av hållbara urbana miljöer
- Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns ett stort behov av samverkan mellan de olika offentliga organen på riksnivå såväl som på regional nivå

# ARBETSPENDLING 2008 STOCKHOLMS LÄN

TOTALT



# Varför är vattenvägarna åter intressanta för persontransport

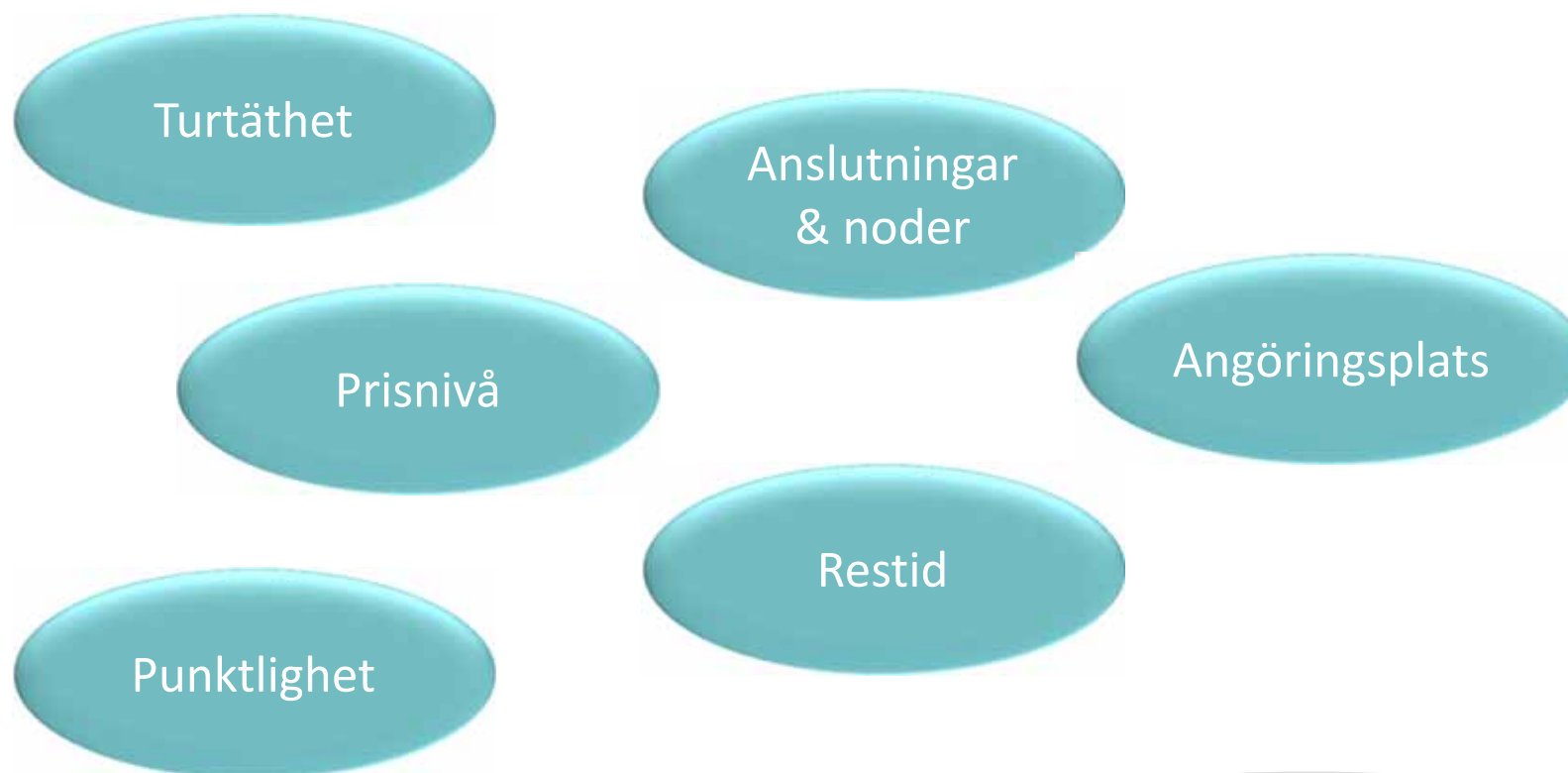
- Ökad urbanisering och minskad framkomlighet
- Nya samhällsekonomiska värderingar t ex av miljön
- Trängselskattens införande ger nya kalkyler för bilisten
- Överbelastningar på befintligt trafiksystem
- Ökad bebyggelse i strandnära områden
- En stor samhällsutmaning kring hur den framtida kollektivtrafikapparaten ska finansieras
- Många storstäder är dessutom lokaliserade vid vatten

# Sjöfarten & Miljöperspektivet

- Helhetsbilden innefattar anläggning av infrastruktur, underhåll och fordonens påverkan
- Vilka fartyg vi använder är förhållandevis enkelt att påverka



## Betydelsefulla faktorer för resenären



# Men vad krävs då?



# Vattenvägarna - en potential för en hållbar attraktiv stad

- Avlastning - minskad trängsel, ökad framkomlighet
- I princip ingen kapacitetsbegränsning i själva infrastrukturen
- Goda möjligheter att öka kollektivtrafikens andel av resandet (attraktivt, mer förutsägbar restid etc)
- Goda förutsättningar att kombinera med ökad cyklism (men även med annan kollektivtrafik exvis buss ombord)
- Mycket låga infrastrukturkostnader jmf andra transportslag (gäller anläggning såväl som underhåll)
- Jämförelsevis i princip obefintlig miljöpåverkan för infrastrukturanläggning
- Kräver inget gatuutrymme

forts.

## ...en potential för en hållbar attraktiv stad

- Mycket snabbare att etablera än annan infrastruktur
- Ett flexibelt transporttillskott som ger stora möjligheter till bibehållen kapacitet trots större om- eller utbyggnationer
- Minskad sårbarhet i transportapparaten
- Rörligare arbetskraft tillika bättre förutsättningar för en positiv regional utveckling och för det lokala näringslivet
- God möjlighet till minskad löpande klimatpåverkan genom utnyttjande av tvärförbindelser
- Bättre livskvalitet och miljö
- Kort sagt – en hållbar attraktiv stad

## Nyckelfrågor

Integrering  
kollektivtrafik

Ambitionsnivå

Bekvämlighet  
före & efter

Hastigheter  
& regelverk

Mark-  
användning

Ansvars-  
fördelning

Tidiga  
planerings-  
skeden

Regelverk &  
administration

# Nyckelfrågor

- Oklarheter kring ansvarsstrukturen på riksnivå såväl som regionalt
- Finansieringsstrukturen jmf andra transportslag måste förtydligas (vattenvägarna är förfördelade eftersom driftskostnaderna är högre, även om totalkostnaden och totala miljöpåverkan inkl anläggning, underhåll och drift är lägre)
- Sjövägarna sällan med i tidiga planeringsskeden där spår och väg dominerar (möjligen till följd av vattenvägarnas låga krav på investeringskostnader)
- Eftersatt innovationstakt gällande isgående fartyg, men stora möjligheter
- Kontinuerligt för låg ambitionsnivå gällande exvis turtäthet (vem skulle åka tunnelbana om den gick en gång i timmen?)
- Smart intermodalitet ett måste - tillgängliga omstigningsplatser integrerade med övrig kollektivtrafik, cykelbanor och infartsparkeringar
- Smarta informations- & biljettsystem – samma som för övrig kollektivtrafik
- Hastighetsreglering 12 knop (dvs ca 22 km/h)  
- jmf andra EU-länders 22 knop (42 km/h)
- Lagstiftning i övrigt (högre bemanningskrav än inom EU, IWW, driver upp driftskostnaderna i Sverige)
- Markplanering

## Vattenburen kollektivtrafik

- ökar *flexibiliteten* och minskar *sårbarheten* i Storstadsregionernas trafiksystem
- ett *hållbart* sätt att *snabbt* ge Storstadsregionerna ett välbehövligt *kapacitetstillskott*
- ökar *tillgängligheten* och *mobiliteten* i regionerna, vilket i sin tur förbättrar regionernas framtidsutsikter

