

Inrikes persontransport – en handlingsplan

Framtagen inom
Sjöfartsforums strategiprocess för det maritima klustret,
av arbetsgruppen för Närsjöfart och inrikes sjöfart.

Arbetsgruppen har bestått av representanter från
Sjöfartsverket, Skärgårdsredarna, Trafikverket Färjerederiet, IHS Fairplay och Vattenbussen.

Avgränsning och syfte

- Inrikes persontransporter är ett brett begrepp som innefattar många typer av trafik. Arbetsgruppen valde att avgränsa sitt arbete och fokusera på:
 - kollektivtrafik på vatten för passagerare (med eller utan cykel/buss/bil)
- Syftet med arbetet är 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 😊
- Intressanta utredningar och försök har gjorts såsom Carpe Mare på Västkusten och Sjöbussen biogasfärjor på östkusten, men projekten verkar falla pga avsaknad av helhetsperspektiv och problem kring ansvarsfördelningen
- Vattenvägarna har en tydlig potential i byggandet av hållbara urbana miljöer
- Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns ett stort behov för kunskapshöjning och samverkan mellan de olika offentliga organen på riksnivå såväl som på regional nivå

Varför är vattenvägarna åter intressanta för persontransport

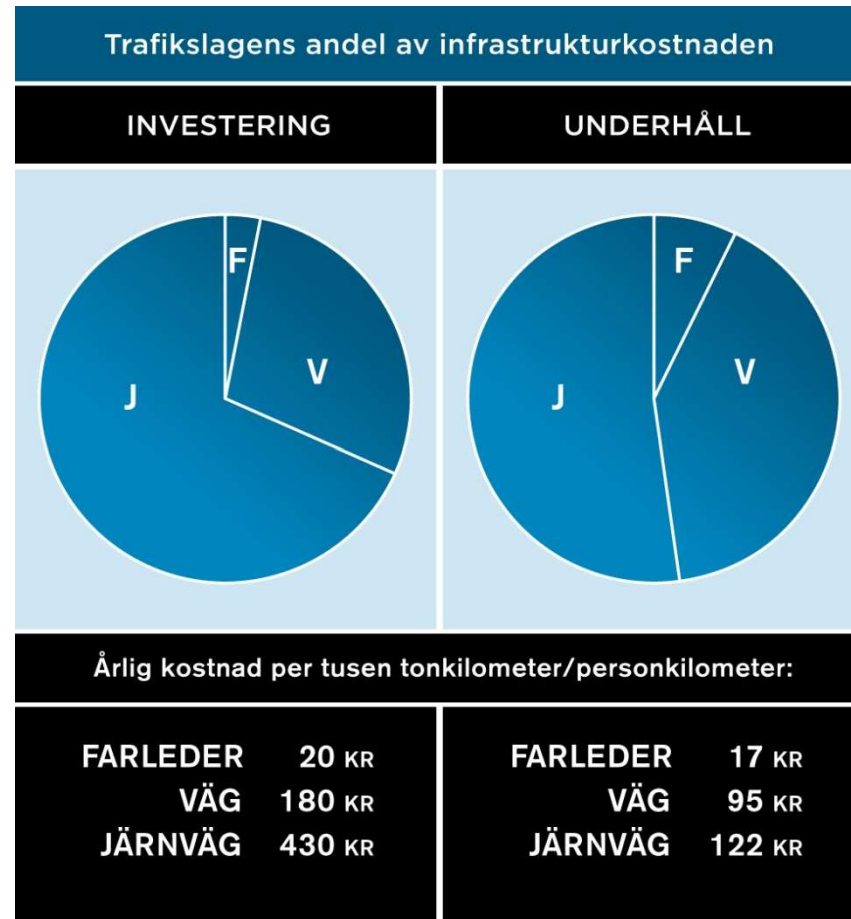
- Ökad urbanisering och minskad framkomlighet
 - Idag bor 50 % av världens befolkning i storstäder. Till år 2040 förväntas denna siffra ha ökat till 75 %. Världens städer upptar dock bara 3 % av jordens yta.
- Nya samhällsekonomiska värderingar t ex av miljön
- Trängselskattens införande ger nya kalkyler 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

Miljöperspektivet

- Den totala miljöpåverkan innefattar anläggning av infrastruktur, underhåll och fordonens påverkan
- Vattenvägarna finns redan på plats och kräver minimala infrastrukturinvesteringar och minimalt underhåll. Miljöpåverkan i samband med anläggningen av en vattenväg är därför mycket liten.
- Fartygen blir alltmer energieffektiva och utvecklingen på miljösidan går internationellt sett successivt framåt.

Kostnadsstrukturen

- Vattenburen kollektivtrafik har förhållandevis högre drifts- och underhållskostnader kopplade till transportmedlen (fartygen), medan infrastrukturkostnaden (både investering och underhåll) ligger betydligt lägre än för bussar, tunnelbana och spårvägar.
- Då den del av kostnaden som normalt bärs av samhället är betydligt lägre finns all anledning att stötta utvecklingen av kollektivtrafik på vatten.



Källa: Centre for transport Studies. KTH, VTI m fl 2011.

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 och underhåll
- Kräver inget gatuutrymme
- Kan minska trycket på städernas sk getingmidjor (genom att knyta stadens ytterområden tätare samman)

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



Hinder & utmaningar

- 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) eller mer
- Lagstiftning i övrigt (högre bemanningskrav än inom EU, IWW, driver upp driftskostnaderna i Sverige)
- Markplanering

Handlingsplan

- Se över, tydliggör och förenkla lapptäcket av **regelverk** kring kollektivtrafik på vatten.
- Säkerställ **jämställda konkurrensförutsättningar** för de olika trafikslagen (i enlighet med EU:s vitbok om transporter – polluter pays, user pays).
- Säkerställ att vattenvägarna finns med i **tidiga planeringsskeden** i all samhällsplanering (trots att infrastrukturen är i princip gratis).
- Tydliggör **ansvarsstrukturen** kring vattenburen kollektivtrafik.
- Ta kommandot över **markutnyttjandet**, framför allt i städer, vid kollektivtrafiknoder.
- Underlätta samverkan mellan olika kollektivtrafikslag och skapa goda **bytes- & anslutningsmöjligheter**.
- Se över **fartbestämmelserna** för vattenburen kollektivtrafik och möjliggör dynamiska hastigheter för olika typer av fartyg (ofta dubbelt så höga farter eller mer i Europa).
- Främja & stötta **ambitiösa satsningar** på vattenvägarna i ett initialt skede.

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