

”Trafik på vatten måste in tidigare i planeringen”

Båtar kan skapa genvägar i kollektivtrafiken • Regelverket stort hinder

Urbaniseringen ökar trycket på redan hårt belastade vägar och spår. Vattenvägar kan vara ett sätt att avlasta annan kollektivtrafik. Men planeringen brister och reglerna bromsar utvecklingen.

KOLLEKTIVTRAFIK Antalet kollektivtrafikresor har ökat med runt 30 procent de senaste tio åren. Det betyder att trängseln är stor på vägar och spår i många av landets städer. Därför har fler båttransporter lyfts fram som ett alternativ, bland annat i Trafikverkets kapacitetsutredning från 2012.

Men utvecklingen går långsamt. Mindre än en procent av Sveriges totala kollektivtrafik sker på vatten. Många av de linjer som finns är så kallad glesbygdstrafik till öar och skärgårdar.

Nu har orsakerna till den tröga utvecklingen kartlagts i det första breda forsknings- och innovationsprojektet om möjligheterna för vattenvägar. Syftet med projektet är att både öka kunskapen om vattenvägarnas betydelse och att bidra till ökad samverkan mellan olika myndigheter som Trafikverket, Sjöfartsverket och kollektivtrafiksupphandlarna.

– Båttrafik kan innebära genvägar i kollektivtrafiken, men vi behöver ha med frågan tidigt för att se potentialen. Vår förhoppning är att vi ska kunna använda kunskapen och de förbättrade samarbeten som projektet bidragit till så att vi blir bättre på att hantera vattenvägarna redan i planeringen, säger Einar Tufvesson, strateg på Trafikverkets avdelning för strategisk utveckling.

Vid sidan av att vattenburen trafik inte planeras in i kollektivtrafiksystemen är det största hindret att kostnaderna fördelas annorlunda än för till exempel tunnelbanan, spårvagn och buss.

Ett exempel är vinterväghållningen. På land är det ofta kommunerna som betalar för snöröjning medan kostnaden för isklassade fartyg till sjöss landar på trafikbolagen.

Vattenvägarna är inte heller med när nya trafikområden planeras, vilket gör att det inte finns naturliga knutpunkter till annan kollektivtrafik.

– Vi måste bli bättre på att belysa helhetskostnaden för respektive tra-



Susanna Hall Kihl

fikslag. Det görs inte nu. Varje aktör har sin egen budget och räknar inte med vattenvägarna, som är en billig och redan tillgänglig infrastruktur, säger Susanna Hall Kihl, vd på företaget Vattenbussen och projektledare för Koll på vatten.

Susanna Hall Kihl fick idén till Vattenbussen när hon satt fast i en bilkö från hemmet på Ekerö utanför Stockholm på väg in till centrala staden. Hon blickade ut över vattnet och undrade hur det kom sig att ingen använde sjövägen.

– Vattenvägen kändes som en outnyttjad resurs som skulle locka fler att åka kollektivt, säger hon. Hon grundade Vattenbussen 2009 med idén att själv starta så kallade ”vattenbussar”. Men hon insåg att dagens trafiksystem inte är anpassat för kollektivtrafik på vatten och att framgång skulle kräva förändringar i regelssystemen.

Ett par år senare tog hon initiativ till det som blev projektet *Koll på vatten* för att visa vilken potential vattenvägarna har och vad de innebär för utvecklingen av hållbara och attraktiva städer.

Stockholms läns landstings trafikförvaltning är en av deltagarna i projektet. I dag har Stockholm tre pendelbåtlinjer och det finns beslut om att införa ytterligare tre linjer på försök.

Först ut – i januari 2016 – är en linje på Riddarfjärden mellan Norr- och Söder Mälardalen.

Förvaltningen driver också två förstudier om den långsiktiga planeringen av kollektivtrafik på vatten. Studierna väntas bli klara till hösten.

– Problemet är att vi inte har något gratis, för infrastrukturen är inte uppbyggd. Det krävs åtgärder både på fartygen, med nya bryggor och för att integrera båttrafiken med befintlig kollektivtrafik, säger Sonny Österman, sjötrafikstrateg på Stockholms läns landsting.

MARIA OTTOSON
mo@dagenssamhalle.se

MER I ALMEDALEN

Så bygger vi vägen till fler bostäder och nya transportlösningar

ARRANGÖR: Vattenbussen AB
TID: 29 juni, kl 09.00–10.00
PLATS: Maritima mötesplatsen Hamngatan 1, trädgården



”Vattenvägen kändes som en outnyttjad resurs som skulle locka fler att åka kollektivt”, säger Susanna Hall Kihl, som ligger bakom projektet *Koll på vatten*.

FLERA KOMMUNER OCH REGIONER MED I PROJEKTET

Bakom projektet *Koll på vatten* står Trafikverket och Vattenbussen. Bland deltagarna finns Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, Västtrafik,

Stockholms läns landsting och SL. Några av de viktigaste slutsatserna är:

- Att vattenvägarna måste tas med tidigt i samhälls- och trafikplaneringen.

- Att planeringsverktyg och utvärderingsmetoder måste anpassas också till vattenburen kollektivtrafik.
- Att det lätt och smidigt går att byta till ”vattenbussar”

- från andra trafikslag.
- Att det blir möjligt att göra en mer rättvis jämförelse mellan olika trafikslag utifrån kostnader, regler och miljöpåverkan.