

Det går att avlasta vägnätet, öka säkerheten och minska miljöbelastningen i storstäderna



Snabbfärjor – nya möjligheter för kollektivtrafik till sjöss i Göteborg

Snabbfärjor kan halvera restiden och antalet bilar från norra skärgården under rusningstrafik.

Vägen mellan Öckerö i Göteborgs norra skärgård och centrala Göteborg är starkt överbelastad i rusningstid. En del av sträckan innefattar transport med vägfärja. Det tar cirka en timme med bil att ta sig till och från city och det blir mycket köbildning med stillastående bilar. Vid vissa tillfällen är köerna så långa att det inte går att köra av vägfärjan på fastlandet. Hittills har man försökt minska trafikproblemen genom att projektera vägar, tunnlar och broar. Två lokala folkomröstningar om bro till Öckerö har dock utfallit med NEJ och trafikproblemen ökar stadigt. Det finns emellertid ett alternativ som märkligt nog inte utretts: – *Passagerarfärjor*.

Om 160 passagerare väljer båten istället för bilen kan man minska antalet bilar på Hjulviksvägen /Torslandavägen (väg 155) med cirka 135 bilar per tur (på arbetsresor åker 1,1 – 1,2 personer per bil). Det betyder att de bilar som finns kvar på vägen kommer fram fortare och slipper köer. Därmed förbrukas mindre energi och släpps ut mindre avgaser. Åtta snabbfärjor skulle kunna ge 10-minuterstrafik mellan Hönö

och Göteborgs city via Lindholmen. Över 900 personer kan transporteras i en riktning per timme och biltrafiken på väg 155 skulle i stort sett halveras under rusningstrafiken. Restiden till city skulle också halveras och sjunka till 30 minuter.

Snabbgående fartyg kan köra direkt till Göteborgs city Styröbolaget och Västtrafik planerar nu för trafik med snabbgående fartyg i den södra skärgården. Fartygen ska till en början köra från Vrångö via Donsö och Styrö till Saltholmen. Nästa steg skulle kunna vara att köra direkt in till Göteborgs city. Förutsättningarna är att fartygen har liten miljöpåverkan, d.v.s. låg bränsleförbrukning och att de inte drar upp svall, även när man kör fort. Lösningen är en katamaran byggd i lättviktsmaterial – kolfiber. Styröbolaget lånade för ett par år sedan en liknade färja och provkörde under en månad såväl i den södra som i den norra skärgården. Det blev en stor succé på alla vis, inte minst för resenärernas ökade bekvämlighet.

”Köerna på Torslandavägen sätter stopp för välbehövlig nybyggnation enligt Göteborgs nya översiktsplan” (GP den 30 juni 2008)





Vägfärjor kan avlasta vägnätet i Stockholm

Ta bilen och åk kollektivt

Ska man från sydöstra förorterna till de nordöstra (t.ex från Nacka till Danderyd) så måste man antingen köra igenom centrala Stockholm eller runt hela staden. För att komma en kort distans fågelvägen, måste man åka en lång omväg. Det är ett trögt och sårbart trafiksystem, där en mindre olycka kan stoppa hela genomfarten. Med vägfärjor som går direkt Nacka, Lidingö, Ropsten kan bilisterna avsevärt korta vägsträckan och belastningen på Stockholms vägar minskar.

Låt den tunga lastbilstrafiken åka kollektivt

Mängder av långtradare ska dagligen passera Stockholm i nordsydlig riktning. Fordon med dispens åker på E4:an genom Stockholms närområden (Essingeleden). Belastningen av vägen är hård. Många fordon får inte köra på Essingeleden, utan är hänvisade till att åka runt via Västerås etc för att komma förbi Stockholm. En omväg på cirka 15 mil.

Vägverkets färjerederi har presenterat en idé om att före och efter rusningstid, där vägfärjorna har ledig kapacitet, ta en del av den tunga trafiken på vägfärjor mellan södra och norra delen av Stockholm. Under den knappt timslånga resan på en vägfärja kan lastbilschaufförerna få sin lagstadgade vila. En vägfärja kan ta 3-4 långtradare, vilket sparar 60 mil vägtransporter alternativt fyra dispensfordons belastning av Essingeleden. Med rätt planering och logistik kan man göra betydande vinster i tid, pengar, säkerhet, utsläpp och energiförbrukning.

Sammanfattning

Fördelarna med förslagen är uppenbara. Minskad trafik på vägarna ger mindre utsläpp och resorna går fortare, särskilt under rusningstrafik.

Kostnaderna för satsningar på kollektivtrafik på vatten ska därför inte bara beräknas på vad fartygen kostar utan även vilka kostnader man slipper genom avlastningen av vägnätet. Därför bör transportslagsövergripande utredningar göras där man ser trafiksystemen i ett helhetsperspektiv.

Förutom att man gör effektivitetsbesparingar, spar restid och minskar miljöpåverkan så förbättrar man säkerheten och i många fall även bekvämligheten. Vägverkets färjor, som är en del av det svenska vägnätet, är den enda delen av som uppnått nollvisionen. Tittar man på olycksstatistik för transportslagen är svensk skärgårdstrafik det säkraste sättet att transportera sig.

Skärgårdsredarna

är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Föreningen representerar 140 medlemsrederier med 350 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Sammantaget förfogar medlemsfartygen över 55 000 passagerarplatser.

Skärgårdsredarnas medlemsrederierna är statligt, kommunalt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige. Många medlemsrederier är småföretag där redarna själva arbetar ombord på sina fartyg. Vi bedriver trafik över hela landet i skärgårdar, längs kusterna, i insjöar och kanaler. Trafiken är en förutsättning för en levande skärgård och har stor betydelse för turism och rekreation. Vägfärjorna är en del av det svenska vägnätet.

Drygt 70 procent av persontransporter i Skärgårdsredarnas medlemsfartyg sker i offentligt finansierad eller subventionerad kollektivtrafik. Resterande del är utflyktsbaserad linjetrafik, kryssningar, charter- och taxibåtsverksamhet

Våra medlemsfartyg finns över hela Sverige. Från Saltoloukta i norr till Simrishamn i söder.

Kontakta oss:

Skärgårdsredarna
Järnvägsgatan 7
645 31 Strängnäs
Tel 0152-221 69
Fax 0152-192 74

info@sweref.se
www.sweref.se