

# Öppna stans vatten

Publicerad ledare i **DN.se** 2010-07-04 00:05

## Stockholms vattenvägar bör utnyttjas bättre. En början är att avreglera kollektivtrafik på vatten och tillåta högre hastigheter för linjetrafiken.

Hamburg, Istanbul och Venedig har det. Till och med lilla Göteborg lyckas bra. Men i Stockholm tycks det som förgjort.

**Kollektivtrafik på stadens vattenvägar** är något många talar sig varma för. Sedan över tio år har utpropp skrivits, projekt lanserats och löften lämnats. Ändå har inte mycket hänt.

**Folkpartiets** Stella Fare – på den tiden politiker för Stockholmspartiet – utlovade redan 1999 "små miljövänliga vaporetti, som man har i Venedig". Vart tog de vägen, Stella?

**Miljöpartiets** Vivianne Gunnarsson satsade under förra mandatperioden både energi, prestige och 100 miljoner kronor på ett spännande projekt med sjöbussar drivna med biogas. Men sjöbussarna blev aldrig verklighet.

Stockholm har fantastiska möjligheter till kollektivtrafik på vatten, inte minst i innerstaden. Så varför låser det sig?

**Den politiska viljan har saknats.** I årets valrörelse är de flesta partier både i Stockholms stad och i Stockholms län uttalat positiva till utbyggd linjetrafik till sjöss. Så har det inte alltid varit. Miljöpartiet och **Kristdemokraterna** har gått i bräschen, men Socialdemokrater och Moderater har bromsat upp genom en allmän konservatism i kollektivtrafikfrågor.

Folkpartiet har dock svängt i frågan, Moderaterna har också en mer positiv syn än tidigare. Nykomlingen Centerpartiet vill främja kollektivtrafik på vatten.

Därför finns goda möjligheter att frågan utvecklas i rätt riktning. Det enda parti som fortfarande verkar ha en njuigg inställning är **Socialdemokraterna**.

Tjänstemännen på SL och Waxholmsbolaget har satt sig på tvären. Inget av bolagen vill ägna sig åt kollektivtrafik på vatten, något de anser skulle strida mot deras respektive verksamhetsbeskrivningar.

**Kommunerna i Stockholms län** ser ofta möjligheterna med båtlinjer. Men ansvaret för kollektivtrafiken i länet ligger hos landstinget. Där jämför politiker och tjänstemän kostnader och resandeunderlag med andra färdmedel som buss och pendeltåg. Båttrafiken klarar inte alltid en sådan jämförelse.

Trots det finns enstaka framgångar. Ett par företagsfinansierade speciallösningar har fungerat bra, som exempelvis färjan mellan Hammarby sjöstad och Södermalm.

I år prövar landstinget att låta SL-kortet gälla på båtlinjen mellan Lidingö, Nacka och Nybroviken. Försöket ska sedan utvärderas. Utmärkt.

**Vad krävs för att den vattenburna kollektivtrafiken ska utvecklas på bästa sätt?**

Waxholmsbolaget bör slås ihop eller samordnas med SL och politikerna bör ge bolagen nya verksamhetsbeskrivningar som gör dem mer flexibla.

Man måste våga pröva okonventionella lösningar där kommuner, landstinget och näringslivet samarbetar på nya sätt.

Ombyggnaden av **Slussen** måste användas som ett tillfälle att testa nya trafiklösningar på vattnet. Och självklart måste nya Slussen anpassas för kollektivtrafik till sjöss.

**Identifiera fler sträckor där båtar** i linjetrafik kan testas, så att kunskapen ökar om vad som fungerar i realiteten.

Underlätta för privata initiativ. Det görs redan genom att Stockholms hamn har invigt 18 nya båthållplatser. Men kollektivtrafikpropositionen som kom i april borde ha avreglerat trafik på vatten på samma sätt som busstrafiken. Förslaget behöver kompletteras.

Tillåt högre hastigheter för kollektivtrafik på vatten, för att minska restiderna.

Dessa förändringar behövs för att Stockholm en dag ska kunna göra skäl för namnet Nordens Venedig: en stad där vattenvägarna verkligen bär.