

## **Svar på interpellation 2001:36 av Bengt Cedrenius (mp) om kollektivtrafik med biogasdrivna båtar på Stockholms vatten**

Bengt Cedrenius (mp) har ställt följande fråga till mig om biogasdrivna båtar på Stockholms vatten.

1. Avser du att ge uppdrag till SL att finansiera driften av de tre biogasdrivna färjorna under en första försöksperiod på tre år?

Som svar vill jag anföra följande:

Svaret på frågan är nej. Av den bolagsordning som ett enigt landstingsfullmäktige fastställt för SL framgår det av §4 att ändamålet med SL:s verksamhet är att ansvara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter *till lands*.

Via Waxholmsbolaget bedriver landstinget en väl utbyggd kollektivtrafik till sjöss för alla som är bosatta och verksamma i skärgården. Trafiken omfattar förutom ca 50 fartyg i Waxholmsbolagets regi också samarbete om trafik med andra entreprenörer som disponerar 25-talet fartyg. Av landstingets skattepengar går ca 115 Mkr/år till Waxholmsbolaget i dess egenskap av beställarbolag för den kollektiva landstingssubventionerade sjötrafiken i Stockholms skärgård.

Nya privata initiativ som komplement till dagens kollektivtrafik är givetvis varmt välkomna. Att omfördela resurser från skärgården, där de boende inte har något alternativ till Waxholmsbåten, till förmån för ny sjötrafik i Stockholms inre vatten är inte aktuellt. Tvärtom visar utvecklingen att efterfrågan av utökad trafik i skärgården växer.

Den beskrivning av ekonomin i projektet som interpellanten gör är inte korrekt. De s k LIP-medel (Stockholms lokala investeringsprogram) interpellanten hänvisar till är bidrag från staten till Stockholms stad för ökad kretsloppsanpassning, bl a av stadsdelen Hammarby Sjöstad. De medel LIP-kansliet kan anslå för projektet uppgår till högst 30 procent av totalkostnaden för den provdrift som diskuteras.

Intressenterna i projektet är förutom Stockholms stad också Lidingö och Nacka kommun samt ett flertal privata företag, bl a AP Fastigheter, KF och NCC. Vid en träff med representanter för projektet samt kontakter med berörda kommuner, har framkommit att det bara är en av de berörda kommunerna samt ett av de privata företagen som kan vara beredda att bidra med en mindre summa till en försöksverksamhet. Huvuddelen av de 25-30 miljoner kronor som försöksverksamheten kostar per år är ofinansierade.

Jag har noterat att intresset för att bidra ekonomiskt till projektet är svalt. Detta trots att de ursprungliga intressenterna har betydande ekonomiska muskler. Att landstinget inte kan gå in som sponsor med skattepengar bör som jag ser det inte utgöra ett hinder för projektet. Avslutningsvis är det viktigt att poängtera att landstinget inte har något monopol på att bedriva sjötrafik. Det finns redan i dag en rad privata aktörer som bedriver sjötrafik. Stockholms vattenvägar är öppna för alla som är intresserade av att bedriva trafik.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 7 februari 2002

Elwe Nilsson