

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
Landstingsfullmäktige

INTERPELLATION

2015-02-12

Interpellation av Rickard Wall (SD) om kommande pendelbåtslinje Ulvsunda – Södersjukhuset

Trafikförvaltningen presenterade den 6 maj 2013 rapporten *Utredning om Båtpendling i Stockholm* (TN2-2013-00848). Denna rapport innehåller bland annat en samhällsekonomisk kalkyl för linjen Ulvsunda – Södersjukhuset. Enligt rapportens Bilaga 1, sid 1(3), skulle årlig nytta uppgå till 11,5 milj kr och kostnaden till 52 milj kr. Där beräknas också nyttokostnadskvoten nytta/kostnad: $11,5/52 \approx 0,22$.

Under det vidare beredningsarbetet i ärendet konstaterar man, bland annat i Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande TN 2014-0055 av den 10 feb 2014, att ” ... kommersiell trafikering i den utsträckning som planeras av landstinget inte är görlig”, men med allmän trafikplikt på linjen föreslås Landstinget ” ... därmed åta sig att under en tidsperiod tillhandahålla länets invånare och besökare pendelbåtstrafik Ulvsunda – Södersjukhuset”, sid 3(5). Det är lätt att från det ovan sagda förstå att trafikeringen av linjen skulle vara en utomordentligt dålig företagsekonomisk affär – precis som det beräknats vara enligt den samhällsekonomiska kalkylen.

Icke desto mindre beslutade Trafiknämnden den 11 mars 2014 att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställa allmän trafikplikt för pendelbåtstrafik Ulvsunda - Södersjukhuset under perioden den 1 juli 2015 – den 30 juni 2021, och nu i sommar ska alltså trafiken dras igång. Orsaken till varför man beslutade om allmän trafikplikt tycks inte sträcka sig längre än till att denna, och även andra, pendelbåtslinjer innebär att intentioner och mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och liknande dokument verkställs. Argumenten måste dock bedömas som svaga för att motivera hur man har gått från den kraftigt olönsamma samhällsekonomiska kalkylen över den samhällsekonomiska analysen/utvärderingen till den positiva samlade samhällsekonomiska bedömningen – som ju närmast per definition ett politiskt beslut av det här slaget innebär.

Beslutet att trafikera pendelbåtslinjen Ulvsunda – Södersjukhuset togs under förra mandatperioden av de då styrande, men verkställs under innevarande mandatperiod av de nu styrande. Dessutom finns indikationer på att man inte utesluter att under de kommande åren starta upp nya linjer med pendelbåt som uppvisar ungefär motsvarande kraftig samhällsekonomisk kalkylmässig olönsamhet.



Med anledning av ovanstående vill jag fråga ansvariga Trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M):

1. Vilken roll spelar den samhällsekonomiska kalkylen för Trafiklandstingsrådets överväganden?
2. Ställer sig Trafiklandstingsrådet bakom beslutet att trafikera Ulvsunda – Södersjukhuset med pendelbåt, och i så fall hur motiverar Trafiklandstingsrådet övergången från olönsamheten enligt den samhällsekonomiska kalkylen till lönsamhet enligt den samlade samhällsekonomiska bedömningen?
3. Avser Trafiklandstingsrådet att verka för att ytterligare olönsamma pendelbåtslinjer enligt den samhällsekonomiska kalkylen startas upp?

Stockholm den 12 februari 2015

Rickard Wall (SD)