

Svar på interpellation 2016:14 av Rickard Wall (-) om SLL:s kostnader för pendelbåtsförsöket över Riddarfjärden

Fru ordförande,

Rickard Wall har ställt följande frågor till mig om pendelbåtsförsöket på Riddarfjärden.

1. Anser Du dig ha en god bild av summan av nyttor och kostnader för pendelbåtsförsöket över Riddarfjärden?
2. Anser Du att kostnadssubventionen av denna trafik, totalt eller till exempel räknat per passagerare/passagerar-km, är rimlig?

Som svar vill jag anföra följande.

Jag vill börja med att tacka för frågan och säga att jag är mycket glad för att pendelbåtstrafiken uppmärksammas i denna församling.

Att bygga ut pendelbåtstrafiken på försök var ett av Alliansens vallöften, som vi nu genomför efter att vi fick förnyat förtroende i valet 2014. Trafikförvaltningen identifierade i en rapport från 2013 flera potentiella linjer för båtpendling baserade på avvägningar mellan förväntat resande, samhällsekonomisk nytta och driftskostnader. Riddarfjärdslinjen var en av tre föreslagna linjer och har nu blivit verklighet.

Mellan 11 januari och sista juli i år har 80 944 personer rest med linjen, till det kommer även 1838 stycken cyklar. Det är att jämföra mot målsättningen på 100 000 personer under hela 2016. Jag har goda förhoppningar om den målsättningen kommer att slås med råge.

Budgeten för 2016 är runt 10 miljoner kronor men då inkluderas etableringsersättning till leverantören samt kostnader för skyltning på kajer och dylikt. Budgeten för kommande år ser ut att landa på 9 miljoner kronor.

Pendelbåt är ett dyrt trafikslag, framförallt i Stockholm där vi har en historiskt låg utbyggnad av den. Trafiken har dock stora nyttor i form av trivsel, hög komfort och lågt behov av att investera i ny infrastruktur. Det är nyttor som tillfaller andra aktörer än bara resenärer och kollektivtrafikhuvudmannen, som vi dessutom är ovana att beräkna. Jag har stora förhoppningar på att nya standarder för båtar och bryggor som trafikförvaltningen håller på att arbeta fram ska få ner kostnaderna och öka trafikens nyttor samtidigt som effektiviteten ökar.

Att pendelbåtarna kan fylla en avlastande funktion är speciellt viktigt nu när vi antingen själva genomför eller ska hantera stora infrastrukturprojekt i regionen. Därför delfinansierar Trafikverket exempelvis den pendelbåtslinje vi nu har på försök till Ekerö. Om man ska höja blicken och vara visionär, för det är jag övertygad om att politiken måste vara, så handlar också utbyggnaden av olika kollektivtrafikslag om vilken typ

av stad och region som vi bygger. Med utökad pendelbåtstrafik så tar vi Stockholm ännu närmre vattnet och ökar värdet än mer på den vattennära staden. Stockholm har en lång historia som sjöfartsstad och det är inget konstigt i att återuppväcka det historiska arvet.

Som alla försökslinjer så kommer Riddarfjärdslinjen att utvärderas när försöksperioden är klar. Utifrån utvärderingen får vi sedan se hur linjen motsvarat förväntningarna och om den ska bli ett permanent inslag på Mälarens vatten. Oavsett hur det går med enskilda försökslinjer har jag starka förhoppningar på pendelbåtstrafik kommer att bli ett allt viktigare inslag i sjöregionen Stockholms läns kollektivtrafikapparat och landskapsbild.

Med det anser jag interpellantens frågor besvarade.

Gustav Hemming