

Motion 1997:80 av Andres Käarik (fp) om nya Djurgårdsfärjor

Landstingsstyrelsen föreslår fullmäktige besluta

att bifalla motionen

att uppdra till landstingets revisorer att undersöka om överlåtelsen av Djurgården 4 och Djurgården 7 gått rätt till

att uppdra till WÅAB att säkerställa att Djurgården 4 och Djurgården 7 även i framtiden trafikerar Djurgården – Slussen/Nybroplan

att uppdra till landstingskontoret att utreda hur stor andel av kollektivtrafiksubventionen för Djurgårdstrafiken som ska tilldelas WÅAB i framtiden

att uppdra till WÅAB och SL att medverka i turistinformation om den historiska Djurgårdstrafiken, både med spårvagn och med färja.

Waxholmsbolaget har nyligen avyttrat de sista historiska Djurgårdsfärjorna. Detta är en kulturhistorisk skandal av första rang. WÅAB har inte säkerställt att SL-kortet gäller på färjorna, inte heller att färjorna i fortsättningen trafikerar Djurgården och inte ens att färjorna finns kvar i hamntrafik eller annan reguljär trafik i Stockholm. Staden förlorar därmed en första klassens turistattraktion. Det är få ställen i världen som kan stoltsera med en sådan historisk kontinuitet i trafikverksamheten. På andra ställen försöker man slå vakt om kulturarvet och marknadsföra det. I exempelvis San Francisco görs ett stort turistnummer av de historiska spårvagnarna – och där måste de ändå konkurrera om turistintresset med de världsberömda kabelspårvagnarna. I Stockholm har ingen marknadsföring skett, trots upprepade förslag från Folkpartiet och andra. Och linjerna avvecklas, utan ett ord i resonemang om deras kulturvärde och långsiktiga turistvärde.

Hanteringen är helt parallell till WÅABs avveckling av Nybron 1, som skedde under kuppertade former under den förra socialdemokratiska regimen. Än en gång bekräftas nu bolagsledningens i WÅAB vårdslösa och ointresserade hanterande av det historiska tonnaget.

Avvecklingen av Djurgården 4 och Djurgården 7 har dessutom skett under former som är tvivelaktiga och diskutabla vad gäller normala avyttringar under konkurrens. Det finns anledning för landstingets revisorer att granska den affären.

Avyttringen skedde med förutsättningen att WÅAB även i fortsättningen skulle få behålla hela den subvention som betalas för att Djurgårdstrafiken avlastar SLs kollektivtrafik. Detta är ett ohållbart antagande, och utan det faller de ekonomiska argumenten för avyttringen. Man kan tänka sig två utfall. Ett att de historiska färjorna även i fortsättningen trafikerar Djurgården-Nybroplan. I så fall fortsätter de att avlasta SLs bussar, och av konkurrensskäl är det omöjligt att tänka sig att landstinget bara betalar subventioner till WÅAB och inte till Strömman. Eller, två, Strömman hittar andra användningar för färjorna. Då ökar belastningen på SL och subventionen till WÅAB kan inte annat än reduceras.

För framtiden är det viktigt att landstingsfullmäktige nu fattar beslut som säkerställer att Djurgården 4 och Djurgården 7 finns kvar på de historiska rutterna i hamntrafiken. Det bör ske i förhandlingar mellan WÅAB som beställare och Strömman. Därvid bör också säkerställas att SL-kortet även i fortsättningen ska gälla på färjorna. Trafikbolagen kan också ta ansvar för sin kulturhistoria genom att medverka i turistinformation om den historiska Djurgårdstrafiken, både med spårvagn och med färja.

WÅABs hantering av Nybron 1 visar att rutinerna vid beslut om investeringar i nya båtar är otillräckliga. Där kunde styrelsens presidium på egen hand besluta att ett investeringsanslag för en ny skärgårdsbåt i stället användes till nybyggnation av en Djurgårdsfärja. Ingen instans utanför WÅABs styrelse gavs insyn i ärendet eller hade chans att delta i beredningen av beslutet. Av WÅABs yttrande över denna motion framgår att ett huvudskäl till nyinvesteringen var WÅABs bokföringspraxis, där nybyggnation av båtar kan bokföras i balansräkningen och avskrivs på mycket lång tid, medan upprustning av befintliga fartyg kostnadsförs helt samma år investeringen görs, utan möjlighet till avskrivningar. Med en sådan praxis är flertalet större upprustningar direkt olönsamma. Det leder till ett orimligt slöseri med skattepengar. En hantering motsvarande WÅABs är helt otänkbar i alla andra sammanhang där olika långsiktiga investeringar ställs emot varandra, exempelvis inom fastighetsbranschen.

Både bokföringsprinciper och det demokratiska underskottet vid förändringar i investeringsplanen bör leda till nya rutiner, i enlighet med motionens yrkande.