

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

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

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Motionären föreslår att Djurgårdsfärjan Nybron 1 rustas upp och att en fullständig anbudstävlan genomförs vid all nybyggnation samt att planeringen på att färjorna Djurgården 4 och Djurgården 7 inriktas på att färjorna bevaras långsiktigt.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

De äldre färjorna som motionären värnar om finns inte längre kvar i Waxholmsbolagets ägo. Ingen har skrotats utan de har istället sålts till externa rederier som i olika grad rustat upp färjorna och använder dem aktivt i främst linjetrafik.

Nybron 1 såldes 1998 till Rederi Stockholms Ström som gjorde en stor renovering av färjan och döpte om den till Stockholm Ström 3. Den trafikerar sedan flera år Slussen-Nacka Strand-Fjäderholmarna.

Djurgården 4 och Djurgården 7 såldes i mars 2004 till Strömma Turism och Sjöfart sedan Waxholmsbolagets styrelse, av ekonomiska skäl beslutat lägga ner linjen Nybroplan-Vasamuset-Skeppsholmen-Allmänna Gränd. Strömma har i år gjort en uppfräschning av de bägge färjorna och fortsätter att

Bilagor

- | | |
|--|------------|
| 1 Motion | |
| 2 Landstingskontorets tjänsteutlåtande | 1998-03-11 |
| 3 WÅAB-förvaltningens tjänsteutlåtande | 1998-02-17 |
| 4 Fp-ersättarens särskilda uttalande | 1998-02-17 |

LS 9710-0891

trafikera Nybrolinjen på i stort sett samma vis som Waxholmsbolaget gjorde tidigare.

Vid nybyggnation av färjor avsedda att gå i Waxholmsbolagets trafik skall beslutade rutiner för detta tillämpas.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 2 juni 2004.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 15 juni 2004.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till fp-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

Fp-ledamöterna reserverade sig:

”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.

Hantering är helt parallell till WÅABs avveckling av Nybron 1, som skedde under kuppade 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 avskrivas 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 samman-

hang 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.”

Ärendet och dess beredning

Andres Käärik (fp) har i en motion (bilaga), väckt den 14 oktober 1997, föreslagit landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt styrelsen för WÅAB att rusta upp Nybron 1 i stället för att skrota henne, *att* vid all nybyggnation genomföra en fullständig anbudstävlan innefattande bland annat prestanda, utseende, funktion och finansiering, *att* inrikta planeringen för Djurgården 7 och Djurgården 7, liksom för Nybron 1, på att bevara färjorna långsiktigt.

Yttranden har inhämtats från landstingskontoret och Waxholms Ångfartygs AB.

Landstingskontoret har avgett utlåtande den 11 mars 1998 (bilaga).

Waxholms Ångfartygs AB styrelse har den 17 februari 1998 beslutat föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen. Styrelsen har därutöver beslutat att som sitt yttrande överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande den 9 februari 1998 (bilaga).

Tjänstgörande fp-ersättaren anmälde att hon ej deltog i beslutet och lämnade särskilt uttalande (bilaga).

Bilagor

Motionen

Waxholmsbolaget har under kupppartade former den 7 oktober 1997 beslutat att skrota den gamla färjan Nybron 1 och i stället bygga en ny. Styrelsen har uppdragit åt sitt presidium att genomföra en upphandling av byggandet. Något anslag till ny färja finns inte, utan styrelsen hoppas kunna disponera ett annat anslag till en ny skärgårdsbåt.

Mot detta finns många invändningar.

Först och främst är beslutet skrämmande historielöst. De klassiska Djurgårdsfärjorna har i hundra år tillhört Stockholms stadsbild. Med tiden har de blivit allt mer uppskattade. Jämförelsen med de nybyggda färjorna har också förstärkt de klassiska färjornas värde.

Av handlingarna framgår tydligt att WÅAB nu åter önskar skrota inte bara Nybron 1 utan alla tre klassiska Djurgårdsfärjor. Det är kulturhistoriskt mord av första graden som nu planläggs. Landstingsfullmäktige bör omedelbart ingripa och stoppa denna händelseutveckling.

Förutom det kulturhistoriska finns en rad andra skäl emot WÅAB:s beslut

- Landstinget beslutade efter långa diskussioner på 80-talet att de kvarvarande gamla Djurgårdsfärjorna skulle vara kvar och rustas upp. Redan då ville WÅAB skrota och bygga nytt. Med en stor majoritet gick landstinget på motsatt linje. Det är således i strid med tidigare beslut att WÅAB har hamnat i ett läge där utskrotning åter är aktuell.
- Det finns inga anslag till nybyggnation. Landstingsfullmäktige har anslagit byggpengar till helt andra nya båtar. Det är bara fullmäktige själv som kan ändra sina beslut om pengarnas användning. Dessutom behövs pengarna till skärgårdsbåtar de var avsedda för.
- Skattemiljoner rullar helt i onödan. En genomgripande upprustning av Nybron 1 är nu nödvändig, och kan göras för ca 3 miljoner kronor. Nybyggnationen kostar minst 11 miljoner kronor. Allt enligt WÅAB. Andra bedömare hävdar att skillnaden i kostnad mellan upprustning och nybyggnad är ännu större.
- Den tidsnöd som frampressats i ärendet luktar. Detta viktiga ärende dukas under pågående styrelsesammanträde, utan förvarning, utan möjligheter till

LS 9710-0891

granskning och utan debatt. Brådskan är onödig. En upprustning av Nybron 1 kan göras utan att trafiken under nästa sommarsäsong blir lidande. Är man inte klar, finns det gott om lämpliga fartyg som kan hyras in för kortare eller längre tid.

- Även beslutet om nybyggnation verkställs under maximalt ogynnsamma omständigheter. Till varje pris vill WÅAB ha en ny färja klar till nästa säsong. Därför tvingas man av tidsbrist bygga en identisk kopia av de befintliga "nya" Djurgårdsfärjorna - samma konstruktion, samma plåtritningar, samma inredning, samma allting. Detta trots att varken konstruktion eller utseende motsvarar moderna krav. Ett minimikrav vid all nybyggnation måste vara att det föregås av en ordentlig diskussion och upphandling vad gäller färjans prestanda, utseende, funktion och finansiering. Här har inget gjorts, bara ett beslut hastats igenom. Kontrasten på alla områden mot SL:s upphandling av Vagn 2000 är total.

Med hänvisning till ovanstående föreslår jag att landstingsfullmäktige beslutar att uppdra åt styrelsen för Waxholmsbolaget AB

att rusta upp Nybron 1 i stället för att skrota henne

att vid all nybyggnation genomföra en fullständig anbudstävlan innefattande bland annat prestanda, utseende, funktion och finansiering

att inrikta planeringen för Djurgården 4 och Djurgården 7, liksom för Nybron 1, på att färjorna bevaras långsiktigt.

Stockholm den 14 oktober 1997

Andres Käärik

Landstingskontorets tjänsteutlåtande

Landstingskontorets synpunkter

För att kunna genomföra hamntrafiken på ett effektivt sätt gör WÅAB bedömningen att sex färjor är nödvändiga. WÅAB äger idag sex färjor inklusive Nybron 1. Detta innebär att Nybron 1 måste rustas upp eller att en ny färja byggs. För att kunna fatta ett så riktigt beslut som möjligt bör en jämförelse mellan de två alternativen göras där de ekonomiska konsekvenserna samt övriga konsekvenser belyses.

Problemet är att en sådan jämförelse inte låter sig göras utan att den innehåller väldigt stora osäkerhetsfaktorer. Detta beror på att Sjöfartsverket i allt högre utsträckning fokuserar på säkerhetsfrågor bland annat till följd av Estoniakatastrofen. Detta innebär, vad gäller Nybron 1 (samt Djurgården 4 och Djurgården 7), att osäkerhet föreligger avseende eventuella framtida åtgärdskrav. Några av de brister som idag kan konstateras och som i framtiden kan innebära stora kostnader är att färjan saknar indelning i täta sektioner samt kollisionskott i för och akter. Dessutom har färjan två styrhytter, i för respektive akter, vilket innebär att befälhavaren måste byta styrhytt när färdriktning ändras. För trafiken tillkomna tilläggsplatser har medfört ökade krav på manöverbarhet, eftersom färjorna byter färdriktning flera gånger och samtidigt korsar farleden. Någon uppskattning av dessa framtida kostnader har ej gjorts.

Alternativet upprustning

Alternativet innebär en investeringsutgift uppgående till 3-3,5 mnkr enligt tillgängliga uppgifter. Färjan är fullt avskrivnen, vilket enligt WÅAB's redovisningsprinciper innebär att upprustningsutgifterna omedelbart kostnadsförs.

De årliga underhållskostnaderna uppgår till ca 0,1 mnkr.

Alternativet innebär en kostnad upprustningsåret på ca 3,1-3,6 mnkr. Därefter är det ytterst svårt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna till följd av den stora osäkerheten kring säkerhetsfrågorna.

Alternativet nybyggnation

Alternativet att bygga en ny färja som ersätter Nybron 1 för utförande av trafikuppgifter innebär en investeringsutgift uppgående till 10,6 mnkr enligt tillgängliga uppgifter. Avskrivningstakten kommer enligt uppgift att uppgå

till 25 år, vilket innebär en årlig kostnad för avskrivningar uppgående till 0,42 mnkr.

Till de årliga kostnaderna bör också läggas kapitalkostnader i form av genomsnittliga kalkylmässiga räntekostnader, uppgående till ca 0,14 mnkr (6 procents kalkylränta, 10-årigt lån, rak amortering) per år under den ekonomiska livslängden på 25 år.

De årliga underhållskostnaderna uppgår till ca 0,1 mnkr.

De totala genomsnittliga årliga kostnaderna uppgår därmed till ca 0,66 mnkr.

Sammanfattning

Alternativet upprustning innebär en kostnad upprustningsåret uppgående till 3,1-3,6 mnkr. Därefter är det omöjligt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av ett beslut att rusta upp Nybron 1. Detta på grund av den stora osäkerheten beträffande framtida kostnader avseende säkerhetsmässiga åtgärdskrav.

Alternativet nybyggnation innebär genomsnittliga årliga kostnader uppgående till 0,66 mnkr under färjans ekonomiska livslängd på 25 år

Sammantaget innebär detta att alternativet upprustning skulle kunna bli ekonomiskt lönsamt först efter ca 5 år. Detta är emellertid inte troligt eftersom den ökade fokuseringen på säkerhetsfrågor sannolikt kommer att innebära omfattande åtgärdskrav med stora framtida kostnader som följd. Mot bakgrund av detta anser Landstingskontoret, från ekonomisk synvinkel, att alternativet nybyggnation framstår som fördelaktigare. Utöver den ekonomiska aspekten kan eventuellt finnas kulturhistoriska värden, vilka skulle motivera de högre kostnader som sannolikt är förknippade med att fortsättningsvis hålla Nybron 1 i drift. Bedömningen av om så är fallet är en politisk bedömning och Landstingskontoret har inga synpunkter i den frågan.

WÅAB-förvaltningens tjänsteutlåtande

Motionären framför ett antal dåligt underbyggda påståenden. I motionens inledning framförs följande: ”Waxholmsbolaget har under kupppartade former den 7 oktober 1997 beslutat skrota den gamla färjan Nybron 1 och i stället bygga en ny. Styrelsen har uppdragit åt sitt presidium att genomföra en upphandling av byggandet. Något anslag till ny färja finns inte, utan styrelsen hoppas kunna disponera ett annat anslag till en ny skärgårdsbåt.”

Styrelsens beslut var utan invändningar och reservationer. Under hela processen har presidiet varit informerat och deltagit i diskussionen. Redan samma dag som färjan inspekterades av Sjöfartsinspektionen hade presidiet information om resultatet av inspektionen.

I ett läge där det funnits tid till en fullständig anbudsupphandling hade rederiet genomfört en sådan på sedvanligt sätt. Till detta behövs inga särskilda beslut i landstinget. Rederiets styrelse har både kompetens för och erfarenhet av tidigare fartygupphandlingar.

Styrelsen har inte beslutat skrota M/S Nybron 1. Man har beslutat ersätta henne med en ny färja för att klara trafikuppgiften. Hennes vidare öden kommer styrelsen att besluta om vid ett senare tillfälle. Att styrelsen beslutat uppdra åt presidiet att besluta om upphandlingen är en korrekt uppgift i motionen.

Medel för upphandling finns. I budgeten för 1997 beslöt landstinget 1996-11-21—22 under rubriken investeringar av infrastrukturell karaktär att ta upp 52 miljoner kronor för anskaffning av nya båtar. Förändringen jämfört med Waxholmsbolagets budgetförslag hade följande motivering: ”Sjöfartsinspektionen har höjt kraven för sjösäkerhet. Detta gör att WÅAB tvingas investera i nya fartyg för att klara kraven. På detta ökas WÅABs ram med 2,9 mnkr 1998 och 6,7 mnkr 1999 för att klara ökade kostnader för räntor och avskrivningar.” Någon närmare precisering har inte fullmäktige beslutat om.

I det läge som var före inspektionens krav på de gamla färjorna hade styrelsen beslutat att bygga två nya skärgårdsfartyg. Det beslutet var man tvungen att ompröva under rådande omständigheter. Rederiledningen och styrelsen gjorde den bedömningen, att det var viktigt att under kulturhuvudstadsåret kunna upprätthålla den utökade trafiken till Skeppsholmen. Det krävde också ett snabbt agerande, vilket möjliggjordes genom presidiets aktiva medverkan. Styrelsen har följt landstingets beslut om investering i nya fartyg och gjort den för Waxholmsbolagets bästa lösningen.

LS 9710-0891

Efter inledningen radar motionären upp ett antal så kallade invändningar. Alla kommenteras inte. Beslutet påstås bland annat vara skrämmande historielöst. Då ska man veta att M/S Nybron 1 byggdes 1907 i Gävle, som Lidingöfärjan 2 för trafik mellan fastlandet och Lidingö. Hon gick på den traden till mars 1925. Från 1 maj 1927 gick hon som Färjan 6 i Göteborgs hamn. Först 1969 kom hon till Stockholm och Stockholms Ångslups Aktiebolag för att börja gå i Djurgårdstrafik. Det är en kort period i färjans historia. Ur ett Djurgårdsfärjeperspektiv är färjan historielös och motionärens påstående grundlöst.

De äldre färjorna Djurgården 4 och 7 kommer på sikt att kräva omfattande reinvesteringar, om de skall kunna behållas i reguljär kollektivtrafik. Det innebär krav på erforderliga medel för upprustning till de krav som en allt strängare säkerhetslagstiftning ställer. Waxholmsbolaget bör – om man av historiska skäl vill behålla äldre fartyg – försöka koncentrera resurserna så att de ger det bästa resultatet. Det gör man bäst om man beslutar att behålla en djurgårdsfärja av äldre typ. Man skall då inrikta sig på att behålla M/S Djurgården 4, som har gått i Djurgårdstrafik i stort sett hela tiden. Hon har endast varit upplagd kortare tid. Dessutom, vilket inte är minst viktigt, är hon den färjan som är i bäst skick av de tre äldre.

Den ekonomiska jämförelsen är tunn. Motionären jämför en upprustning för ca 3 miljoner kronor med en nyinvestering för minst 11 miljoner. Rätta siffror är minst 3,5 och fast belopp 10,6. Man kan inte jämföra dessa siffror rakt upp och ned så som motionären gör. Man måste ta hänsyn till kapitalkostnaden och därmed jämföra årliga kostnader. Man tar då hänsyn till bland annat avskrivningstider för de olika beloppen och restvärden. Men, då blir förstås inte skillnaden så stor, som man önskar framställa i motionen.

Fp-ersättarens särskild uttalande i WÅAB

Landstingsfullmäktige har i budgeten uppdragit åt Waxholmbolaget att utarbeta en femårig reinvesteringsplan för befintligt tonnage. Trots detta har styrelsen beslutat om investeringar i ett nytt sommarfartyg och en ny djurgårdsfärja utan att en sådan plan framtagits. Beslutet om en ny djurgårdsfärja och avställning av Nybro 1 fattades till och med efter att ärendet, underlag och förslag till beslut förelades styrelsen vid sittande sammanträde. Folkpartiet liberalerna har inte deltagit i dessa beslut.

Ingen styrelse, oavsett partitillhörighet hos dess ledamöter, borde acceptera att viktiga ärenden som styrelsen skall ta ställning till endast kommer presidiet till del före beslutstillfället. Inköp av nya fartyg hör till de viktigaste besluten i Waxholmbolaget. När bolagets styrelse dessutom är liten och antalet ärenden synnerligen begränsat, finns ingen ursäkt för hanteringen av aktuellt ärende. Tyvärr är det oundvikliga intrycket att bolagets presidium och ledning i medvetenhet om att man i stod i begrepp att fatta kontroversiella beslut i strid med landstingsfullmäktiges tidigare ställningstaganden har sökt undvika en debatt före beslut skulle fattas.

Den brådska som hänvisas till har även lett till att någon anbudsupphandling inte har skett. Tillsammans med ärendets hantering och bristen på förståelse för de kulturhistoriska, stadsbildsmässiga och turistiska synpunkterna på färjetrafiken som WÅAB:s presidium och ledning givit uttryck för, har detta dessvärre lett till att bolagets trovärdighet och rykte kan ha skadats. Styrelsens yttrande över aktuell motion bidrar genom den polemiska beskrivningen av händelseförloppet och de argument som framförs till försvar för fattade beslut dessvärre till att förstärka denna bild.