



Ankom
Stockholms läns landsting

1998 03 11 2

Dnr 259710-0891

Fik

Landstingsstyrelsen

Motion 1997:80 om nya Djurgårdsfärjor

ÄRENDET

Landstingskontoret har ombetts yttra sig angående de ekonomiska konsekvenser som följer av beslut att antingen rusta upp Nybron 1 eller att bygga en ny färja som ersättning för Nybron 1.

BAKGRUND

Våren 1997 besiktigades WÅAB's tre äldre Djurgårdsfärjor vilka är Nybron 1, Djurgården 4 och Djurgården. Färjorna fick passagerarcertifikat till september 1997. Certifikaten var således endast på fyra månader mot normala två år. Bakgrunden var att Sjöfartsinspektionen har antagit en skärpt attityd till dessa färjors säkerhet. I slutet av augusti togs Nybron 1 som första färja. Den första september ägde besiktningen rum. Omfattande åtgärder erfordrades för att färjan skulle få nytt passagerarcertifikat. En överslagsberäkning visade att kostnaderna för att utföra dessa åtgärder skulle uppgå till 3-3,5 mnkr. I åtgärderna som bildade detta överslagsberäknade belopp ingick ej åtgärder för önskvärd förbättring av manöveregenskaperna samt mer långsiktiga åtgärder. Beloppet omfattade endast åtgärder vilka skulle innebära en säkerhetshöjning men inte någon standardhöjning. Vad gäller Djurgården 4 och 7 så hade dessa färjor inte lika omfattande brister. Bristerna kommer att åtgärdas och därmed får färjorna certifikat på två år, såvida inga nya nu okända krav framföres från Sjöfartsinspektionen.

Vad gäller Nybron 1 så vill WÅAB sätta färjan ur trafik och ersätta den med en nybyggd färja. Motionären anser att Nybron 1 skall rustas upp för fortsatta trafikuppgifter.

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.

1998-03-11

LS 9710-0891

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 kollisionsskott 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 hyter 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 mkr enligt tillgängliga uppgifter. Färjan är fullt avskriven, vilket enligt WÅAB's redovisningsprinciper innebär att upprustningsutgifterna omedelbart kostnadsförs.

De årliga underhållskostnaderna uppgår till ca 0,1 mkr.

Alternativet innebär en kostnad upprustningsåret på ca 3,1-3,6 mkr. 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 mkr enligt tillgängliga uppgifter. Avskrivningstakten kommer enligt uppgift att uppgå till 25 år, vilket innebär en årlig kostnad för avskrivningar uppgående till 0,42 mkr.

Till de årliga kostnaderna bör också läggas kapitalkostnader i form av genomsnittliga kalkylmässiga räntekostnader, uppgående till ca 0,14 mkr (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 mkr.

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

1998-03-11

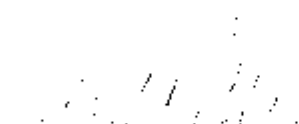
LS 9710-0891

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.


Berit Rollén


Thorbjörn Ekström