

WAXHOLMS ÅNGFARTYGS AB

Tjänsteutlåtande
1998-02-09
Dnr 97195

Till styrelsen

Yttrande över motion 1997:80 om nya Djurgårdsfärjor
(1 bilaga)

Waxholmsbolaget har erhållit rubricerad motion för yttrande från Stockholms läns landsting. Motionen bilägges.

Bakgrund

Waxholmsbolaget hade 1997 sex färjor för hamntrafiken till och från Djurgården. De var M/S Nybron 1 (byggår 1907), M/S Djurgården 4 (1897), M/S Djurgården 7 (1893), M/S Djurgården 8, 9 och 10 (1977, 1981 och 1982). Den äldsta färjan är 104 år och den yngsta är 16 år.

Under högsäsong används de tre moderna färjorna i första hand på Sussen-linjen och två äldre på Nybro-linjen. Den sjätte färjan är reserv och förstärkning. För att genomföra trafiken på ett effektivt sätt och kunna möta resandeökningar krävs alltså sex färjor.

Nybro-linjen har under 80-talet fått en tilläggsplats till vid Vasamuseet. 1996 tillkom ytterligare en tilläggsplats, Skeppsholmen (östra sidan), vid nya Moderna museet. De tillkomna tilläggsplatserna har medfört ökade krav på manöverbarhet på de äldre färjorna, eftersom färjan byter färdriktning flera gånger och samtidigt korsar farleden.

Nybron 1, Djurgården 4 och 7 har sina styrhytter i för och akter, vilket innebär att befälhavaren måste byta styrhytt när färdriktning ändras. Befälhavaren måste således gå mellan de båda hytterna för att manövrera färjan. De tre nya färjorna har en styrhytt med två manöverplatser. Byte av styrplats sker inne i hytten.

De äldre färjorna har genom årens lopp genomgått ett flertal uppgraderingar. Senast skedde detta i slutet på 1980-talet. Uppgraderingarna genomfördes enligt de krav som då uppställdes av Sjöfartsinspektionen. Fortfarande saknar dessa färjor indelning i täta sektioner och de saknar även kollisionsskott i för och akter.

Våren 1997 besiktigades de tre äldre färjorna. Fartygen fick passagerarcertifikat till september 1997. Certifikaten var således endast på fyra månader mot normala två år. Bakgrunden var att Sjöfartsinspektionen har en betydligt mera skärpt attityd till dessa färjors säkerhet.

I slutet av augusti 1997 tomsattes Nybron 1 som första båt. Blästring och skrovmätning utfördes. Den 1 september ägde besiktningen rum. Omfattande åtgärder erfordrades för att färjan skulle få nytt passagerarcertifikat.

En överslagsberäkning visade att kostnaderna för att utföra dessa åtgärder hamnade på 3 till 3,5 miljoner kronor. Då har inte åtgärder för att förbättra manöveregenskaperna medräknats. Redovisad kostnad är beräknad i underkant, eftersom mer långsiktiga åtgärder ej var medräknade. Åtgärderna innebär säkerhetshöjning, men inte någon standardhöjning.

Djurgården 4 och 7 hade inte lika omfattande brister utan kommer att åtgärdas och därmed få certifikat på två år, såvida inga nya nu okända krav framföres från Sjöfartsinspektionen.

Rederiledningen ansåg inte att det var försvarbart att lägga ned ett antal miljoner i en färja, som med all sannolikhet aldrig kommer att bli riktigt bra, vare sig för passagerare, arbetsmiljö eller säkerhet. Alternativet var då att bygga ett nytt fartyg för framtiden.

Mot bakgrund av ovanstående påbörjades snabbt en undersökning av möjligheterna att kunna få fram ett nytt fartyg, som ersättare för Nybron 1. Investeringen är på 10,6 miljoner kronor. Under hela processen hölls styrelsens presidium informerat.

I början av projektet ansågs det inte möjligt att uppfylla kravet på leverans våren 1998. Genom att använda konstruktions- och plåtritningarna för Djurgården 9 och 10 fanns en möjlighet att genomföra projektet. Projektering av inredning sker under tiden för bygget av skrovet. Inredningen kommer att bli mer passagerarvänlig än vad som ansågs nödvändigt för 16 år sedan. Styrhytten förstoras för att förbättra arbetsmiljön och göra färjan mer proportionerlig.

De investeringsmedel som fanns tillgängliga skulle tas i anspråk för två nya skärgårdsfartyg enligt styrelsens tidigare beslut. För att skapa ekonomiskt utrymme för detta akuta färjebygge beslutade styrelsen att "skjuta in" färjebygget mellan skärgårdsfartygen. Detta innebär att rederiet begärt in offert på ett skärgårdsfartyg med option på nummer två i stället för offert på två samtidigt enligt tidigare beslut. Härigenom kunde finansieringen av färjebygget lösas snabbt. Tillvägagångssättet innebär emellertid att skärgårdsfartyg nummer två inte är helt finansierat. Detta måste då lösas senare, men är inte akut, då leverans kan bli aktuell tidigast under 1999.

Färjan är nu under byggnation och leverans är beräknad till veckan före midsommar.

Motionen

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 fartygsupphandlingar.

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 mkr 1998 och 6,7 mkr 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 tvungna 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 Waxholmsbolaget bästa lösningen.

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 färja som är i häst skick av de tre äldre.

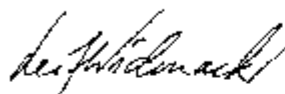
Den ekonomiska jämförelsen är tunn. Motionären jämför en upprustning för ca 3 miljoner kronor med en nyinvestering för minst 11 miljoner. Rätta siffror är minst 3,5 och fast belopp 10,6. Man kan inte jämföra dessa siffror rakt upp och ned så som motionären gör. Man måste ta hänsyn till kapitalkostnaden 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.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående föreslås styrelsen - som svar på motionen - besluta

att som eget yttrande överlämna detta tjänstetillstånd och

att föreslå landstingsfullmäktige besluta att avslå motionen.



Leif Widmark

1998-02-17

Ärende 4

Yttrande över motion 1997:80 om nya Djurgårdsfärjor

Landstingsfullmäktige har i budgeten uppdragit åt Waxholmsbolaget 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 Nybron 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 Waxholmsbolaget. 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 stöd 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.



Britta Gunnarsson
(fp)

