

## ANTECKNINGAR FRÅN INFORMATION OM LINDRAGEN FÄRJA ADELSÖ-MUNSÖ

Lokal och tid: Adelsö Hembygdsgård, torsdagen den 2 september 2004,  
kl. 19-21

Inbjudna gäster från  
Vägverkets Färjerederi: Anders Werner, VD, Mikael von Zweibergk, Teknisk chef,  
Fredrik Skeppstedt, Projektledare.

Deltagare: Ett fyrtiotal Adelsöbor.

Värna Adelsö hade i enlighet med årsmötets ( juni ) önskemål inbjudit Vägverkets Färjerederi att komma ut till Adelsö. Syftet var att Adelsöborna skulle få information om planerna på att ersätta nuvarande linstyrda färjor med lindragen färja. Syftet var också att bereda möjlighet till frågor och diskussion.

Jan Gertz hälsade Vägverkets representanter (se ovan) hjärtligt välkomna varefter de presenterade sig för deltagarna.

**Anders Werner** berättade om Färjerederiet och dess organisation nationellt och regionalt. Rederiet har i riket drygt 400 anställda. Inklusiv Ekeröledsfärjan, som är kommunal, finns i riket 37 färjeleder. Ett år görs ca 525.500 färjeturer, ca 11,1 miljon fordonstransporter och ca 25 miljoner persontransporter.

Linstyrd färja, sådan som nu trafikerar Adelsöleden, finns bara på två platser i landet. Utöver sträckan Adelsö-Munsö (Adelsöleden) finns en linstyrd färja i Storsjön i Jämtland. Linstyrd färja har samma besättning som frigående färja. Sådana finns 19 stycken i riket. Lindragna färjor är 16 till antalet.

Werner framhöll att det är naturligt att även i Adelsöleden övergå till lindragen färja, som dras fram av en vinsch.

**Mikael von Zweibergk** gick i sin presentation över till att presentera projektet ”Lindragen färja” anpassat till Adelsöledens förutsättningar. Den lindragna färjan kan gå snabbare än nuvarande färja, men avsikten är inte att förkorta överfartstiden. Färjan utrustas för att kunna hanteras under kalla isvintrar och kraftiga vindar i sundet. Färjan kommer att ha två parallella linor, babord och styrbord, men normalt skall färjan kunna drivas med en lina. Användandet av båda linorna samtidigt ger möjlighet att vid behov styra litet mot vinden genom att bromsa den ena. Färjan kommer således att utrustas med två motorer också med hänsyn till att Adelsö saknar alternativ vägförbindelse.

Ett nytt tilläggs-läge på Adelsö byggs på den plats där reservfärjan nu brukar ligga. Hur ombyggnaden sker vid Sjöängen berördes ej. Färjelägena utrustas med ramper som kan anpassas till olika vattenstånd i Mälaren. Reservfärja kan, liksom nu, sättas in.

År 2006 beräknas den nya färjan kunna tas i anspråk. Motsvarande investering görs också för Kornhallsleden mellan Göteborg och Varberg, där den nya färjan inom kort börjar nyttjas. Färjan kostar 29 miljoner kronor. Kostnadsbesparingar uppstår genom sänkta underhållskostnader, som är stora för nuvarande färjor, genom lägre bränsleförbrukning och genom övergång till enmansbemanning. Exakt kalkyl presenterades ej.

Den planerade färjan kommer att kunna ta ett 40-tal bilar och 198 passagerare. Däcket är 4-filigt, varav en fil särskilt är avsedd för större fordon. Till skillnad mot nuvarande färja kan dock tre av filerna användas för tung trafik. Färjans totallängd är ca 60 m, dess hela bredd är ca 15 m. Däcket är ca 45 x ca 13 m. Motorerna, som drivs av dieselgeneratorer, sitter mitt på färjan (babords resp styrbords sida) vid ytterkant där linorna går. Linorna beräknas ej komma att nudda sjöbotten. I sundet passerande båtar skall enligt föreskrifter gå bakom färjan, ej framför. Samma sjöregler kommer att gälla som för nuvarande linstyrda färja.

Adelsö linfärja kommer att byggas med uppvärmt passagerarutrymme vilket ej är regel för andra linfärjor. Även toalett kommer att finnas för passagerare.

Von Zweibergk sammanfattade den planerade förändringens konsekvenser på följande sätt. Investeringen ger säkrare tilläggs-möjligheter, bättre stabilitet, snabbare lastning och lossning. Adelsö får modernast möjliga färjetransportlösning.

Werner, von Zweibergk och Skeppstedt tog därefter emot och besvarade frågor från auditoriet. Några har berörts i beskrivningen ovan. På fråga bekräftades att kamera-tillstånd kommer att sökas för att bevaka passagerarutrymme och toalett. På fråga, om muddring vid Adelsös färjeläge skulle aktualiseras vid ombyggnaden, bekräftades att muddring ej behövde ske. Den nuvarande tilläggsanläggningen skall tas bort och transporteras till annan ort. Det nya tilläggs-läget kräver således ej muddring. Nuvarande tilläggs-läge för reservfärja bibehålls troligen. Reservfärjan blir ej lindragen.

Säkerhetsfrågor diskuterades. Rederiets representanter berättade att säkerhetsfrågor hanteras av färjepersonal, av regionstaben och av den nationellt ansvariga staben i Vaxholm. Nationellt kommer det också att finnas kvalitetsansvarig personal.

Även om Adelsöfärjan i stort fungerat till belåtenhet saknas inte driftsstörningar. Dessa kan ibland råka komma mycket olägligt för resenärerna. Det kan t.ex gälla vid anslutning till flyg eller vidareresa från Adelsö till Kurön eller Björkö, vid sjukdoms-

fall eller brand, vid skjuts av barn till och från skola eller fritidssysselsättningar. Mot bakgrund av att driftsstörningar uppkom 2003 har Christer Karlson, Adelsö, i januari 2004 samtalat med platschefen för Adelsöfärjan.

De viktiga frågorna var följande.

- Om reservfärja (frigående) behöver tas i anspråk, hur snabbt går det då att få behörig personal till Adelsöleden?
- Går det att använda reservfärjan om ordinarie färja ligger kvar i färjeläge?
- Finns det som beredskap någon skriftlig handlingsplan för åtgärder i händelse av driftsproblem? Om inte – när kommer sådan beredskapsplan att upprättas? Vi vill se den.

Christers intryck vid samtalet var att skriftliga arbetsbeskrivningar och beredskapsplaner ej finns att tillgå för Adelsöfärjorna. Frågorna är inte heller i övrigt helt besvarade.

Beträffande den första frågan förefaller det som om rederiet är inställt på att lösa frågan först när problemet uppstår. Beträffande den andra frågan gäller för närvarande att ordinarie färja måste bort från färjeläge om en reservfärja skall få plats att lägga till. Hur det blir efter ombyggnaden för lindragen färja utreddes inte vid mötet med platschefen på Adelsö och ej heller vid presentationen den 2 september.

Mötets beslut blev att ett utskott bestående av Agneta Collberg, Jan Gertz, Christer Karlson och Ove Wallin för Värna Adelsös räkning skall ta ny kontakt med Färjerederiets VD Anders Werner för att få tillfredsställande svar på alla de kvarstående frågorna. Dessutom skall utskottet kontakta Vägverket för att få besked om den framtida turtätheten för den lindragna färjan.

Beslutades att Jan Gertz i samråd med utskottet tar fram minnesanteckningar från mötet 2 september.

Jan tackade Färjerederiets representanter för deras välvilliga medverkan vid mötet.

Jan Gertz

Agneta Collberg

Christer Karlson

Ove Wallin

Bilaga: Uppföljningssamtal

## **Bilaga till Anteckningar från information om lindragen färja Adelsö-Munsö 2004-09-02**

### **Telefonsamtal med rederiets operative chef för linfärjor, Jan Häggström.**

(kontaktad av Gertz)

När den nya färjan sätts in kommer den gamla som en säkerhetsåtgärd att finnas kvar under en övergångsperiod.

Den nya Adelsöfärjan kommer att ha en lokalt placerad chef och inte som tidigare lyda under en platschef, stationerad vid annat färjeläge. Instruktioner kommer att finnas för platschefen om vilka kontakter han och personalen i övrigt skall ta vid problemsituationer som man inte klarar av på egen hand.

Vi är välkomna att åter kontakta Häggström när tiden för installationsarbetena närmar sig och inför driftsstarten för den nya färjan. Vi skall också försöka ordna så att vi kan få komma på en visning av färjan innan den tas i bruk.

### **Telefonsamtal med Tommy Jansson, Vägverket (kontaktad av Wallin)**

Samtalet gällde Vägverkets eventuella planer avseende turlistor för Adelsöfärjan.

Vägverket har just nu inga planer eller signaler på att förändring av turtätheten skulle behöva ändras. Just i dagarna bearbetas den enkät om färjelinje och dess kvalitet m.m som vi besvarade i september i år.

Vi är välkomna att till Jansson höra av oss med alla typer av önskemål och synpunkter.

Jan Gertz