

Strömma kanal vänder sig till konkurrensverket för att stoppa SL ägda Waxholmsbolaget chansen att vinna är försvinnande liten – tyvärr!

Strömmas anmälan till Konkurrensverket finns här:

<http://www.raddacinderella.nu/Images/KKV-W-bolaget.pdf>

<http://www.raddacinderella.nu/brevet.php>

<http://www.skargardsbatar.se/forum/index.php?topic=2881.0>

I STRÖMMAGRUPPEN ingår:

Utflykter: Strömma Kanalbolaget, Cinderellabåtarna, Sightseeing Stockholm, Sightseeing Göteborg, Sightseeing Malmö, Sightseeing Helsingfors, Ekman Buss, Interbus, Börjessons, Paddanbåtarna, Fjällexpressen, Strömma Evenemang

Destinationer: Hemavan/Tärnaby, Riksgränsen, Vaxholms Kastell, Nya Älvsborgs Fästning, Göta Kanal Rederiet, Birka

Researrangörer: FO-Ekman, SeaScape Tours, Destination Stockholm, Copenhagen á la Carte, Lindholm Cruise Service

Shipping: Lindholm Shipping, Svensson Shipping

Toni kommentar:

Waxholmsbolaget är en verksamhet inom SL koncernen, 100% skattefinansierad.

Waxholmsbolagets omsättning är lika stor som förlusten, som täcks upp av skattebetalarna och inte bara i Stockholm.

Här kunde SL:s ordförande moderaten Christer G Wennerholm visa hur man kan förena subventionerad kollektivtrafik med att låta privata entreprenörer visa upp sin spetskompetens.

Nej istället skall det dödas, jävlas! Det är som i alla socialist samhällen det är makten som visar sin styrka där skattebetalarna tvingas betala den kommunala lekstugan.

Den storstilade politiska övertygelse om privatisering faller platt när det gäller att behålla basen för egen makt och status bland kollegor, ju större förluster och bidrag, ju större hjälte är man och då blundar man gärna för vad man gått till val med.

Hade Wennerholm förverkligad sitt partis yttersta önskemål om avreglering har det funnits många chanser att utsätta den egna organisationen för konkurrens och därmed blottställa skattesvindleriet.

Istället väljer man konfrontation med entreprenörerna och sysslar själv med cykelställ frågorna.

Svenska regeringen med stöd av riksdagen vill ha avreglering inom kollektivtrafiken till lands och till sjöss, samtidigt som maktens centra inom förvaltnings Sverige stretar emot och skapa regler och lagar som går i kors med vad innebörden är av avreglering, detta sker med stöd av facket, med stöd av föreningen svensk kollektivtrafik som är den samlade organisationen för den skattesubventionerade kollektivtrafiken i Sverige, socialism i ett nötskal!

Waxholmstrafiken rör sig om en koncession, vilket gör att det är mycket svårare att identifiera eventuella oegentligheter eftersom upphandlingsdirektiven inte är tillämpliga.

2. *Det faktum att utvärderingsmodellen som använts innebär en sammanlagd prisskillnad mellan vad Waxholmsbolaget erbjuder sina tjänster för vad Strömma kanal kan åstadkomma är intressant, men svår att attackera i praktiken.*

Inom EU Kommissionen går det endast agera där det måste läggas fram konkreta bevis på oegentligheter (t.e.x. diskriminering) och finnas uppenbara brister eller felaktigheter i utvärderingen av anbudet för att Kommissionen skall kunna engagera sig i en nationell upphandling.

3. *Även om ifråga varande utvärderingsmodell kan kritiseras, eftersom förhållandevis små skillnader mellan anbudsgivarnas respektive samlade poäng (där en hög poäng innebär stora prispåslag och leder till ett sämre anbud), är det svårt att angripa den här typen av modeller. **Detta, eftersom de svenska domstolarna kommit att godta den här typen av upphandlingsmodeller och därmed skapat en allmän praxis för användandet av dessa i Sverige.** Det kan hävdas att den valda upphandlingsmodellen ökar möjligheten för den upphandlande enheten att på förhand skraddarsy upphandlingen så att den passar en viss anbudsgivare och att den upphandlande enhetens utrymme för skönsmässig (diskretionär) bedömning ökar så att utvärderingen av anbudet inte blir tillräckligt transparent och att risken för felaktig tilldelning av kontraktet därför ökar.*

4. *När det gäller den här typen av upphandlingar bör man därför först undersöka om det finns sakliga grunder och är juridiskt motiverat att upphandla den efterfrågade tjänsten genom koncession och inte genom vanlig direktiv-upphandling.*

5. **Den 15 juli träder lagen om nya rättsmedel ikraft.** Regelverket grundas på ett EU-direktiv och innebär att anbudsgivares rättigheter och att överklaga/överpröva tilldelningsbeslut ökar, så att dessa kan granskas före det att ett kontrakt definitivt tilldelas den vinnande anbudsgivaren. Lagen syftar också till att förhindra förekomsten av olagliga direktupphandlingar och innebär också att olagliga direktupphandlade kontrakt ogiltigförklaras och att vite utdöms. Mer information om den nya lagen finns på följande länkar:

http://www.kkv.se/t/Page____5980.aspx

http://www.kkv.se/t/Page____6163.aspx

Det kan tilläggas att, om man som anbudsgivare misstänker att en upphandlande enhet godtagit ett anbudspris som är oskäligt lågt, exempelvis p.g.a. att anbudsgivaren i Sverige kunnat lägga ett bud som subventioneras av anbudsgivarens moderbolag (med SL som garant eller som kan vara statligt ägt), så bör den klagande anbudsgivaren framföra sådana synpunkter/argument under de regler som finns angivna i den nya lagen i enlighet med punkt 5

Strömma Kanals anmälan är tveksam av flera skäl, SL är ett politiskt styrd trafikområde som har sin bas över de politiska blocken, det förefaller som Svenska folket inte förstår vad avregleringar innebär med alla dess ekonomiska fördelar. (och ännu värre inte branschens aktörer heller med få undantag) Att det är så, ser kollektivet till som leds av föreningen svensk kollektivtrafik vilken ingått ett nära samarbete med Bussbranschens förbund, det ser facket till, det ser oppositionspartierna till. De få som påtalar missförhållandet blir automatiska deklarerade rättshaverister och därmed är debatten avslutad! Så fungerade Sovjet också! Jag vet, har stor kunskap i dessa frågor och sett vad det leder till. Bristen på insikt där varje medborgare borde ha ett ansvar att

skattepengarna förvaltas på det mest effektiva vis – det saknas och därmed har kollektivism sitt starka fotfäste i Sverige som allt fler länder försöka skaka av sig. De som ser helheten i Sverige, de tiger, det är det farligaste som kan ske i en demokrati, när kloka ord behövs och handling övergår i en total tystnad.

Waxholmsbolaget ett enda stort sorgebarn Artikel från 2004

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?id=648&q=Waxholmsbolaget&ww=strong>

Klåparna inom SL och dotterbolaget Waxholmsbolaget eller hur man snurrar bort en halv miljard!

M/S SÖDERORM* en skärgårdsbåt som heter duga!!

Folkhumorn är alltid träffsäker och ger var sak sitt rätta namn snabbt, i Stockholms skärgård vinglar denna sommar ett nytt stort vitt fartyg som sprutar gul rök ur skorstenen. Det är Landstinget och **Waxholmsbolaget**s nybygge som heter ms SÖDERARM, ett ovanligt bra namn som kan läsas arma s-politiker med sina odugliga politruker till medarbetare som skall bygga vinterfartyg igen.

Waxholmsbolaget har kort och gott fått för sig att de tre hederliga vinterbåtarna ms TYNINGÖ; ms RAMSÖ och ms SKARPÖ inte längre platsar för vintertrafiken i skärgården. Ett nytt s-styre i Landstinget under ledning av Bergner-Kettner vill också visa framfötterna och sätta sprätt på skattepengarna när man raskt höjt Landstingsskatten för alla storstockholmare efter valet och här fanns chans att sätta sprätt på 200 miljoner kronor snabbt.

Vintertrafiken var redan tidigare en riktig lekstuga för politikerna i Landstinget och **Waxholmsbolaget**s styrelse med superlåga biljetter till de fastboende i skärgården och med helikopterservice när båtarna inte går etc. Stora fina svarta hål skapas för att subventionera de boende på kobbar och skär - under mottot levande skärgård! Nåväl det har byggts vinterbåtar till **Waxholmsbolaget** förr, vem minns inte den våldsamma designern i ms SOLÖGA och ms VINDÖGA med mäktiga skorstenar och svaga motorer som blev bytt efter bara ett par isvintrar. De stora glasverandorna på ms WAXHOLM I och WAXHOLM II som vilken grosshandlare som helst på 1800-talet hade varit grön av avundsjuka och brummet av motorerna som fick rutor att skallra på långt avstånd. Med udda skrovformer som packade isen i aktern och våta låga fördäck resten av året är och förblir dessa vinterbåtar riktiga bastarder.

Nu var det nybygget som det skall handla om! Sin vana trogen att återigen själva uppfinna hjulet och att inte ta minsta hänsyn till erfarenheter av tidigare istonnage eller vinterbåtar, beställdes för modiga 57,6 miljoner kronor ett nybygge i oktober 2002. Skrovet har byggts i Lettland och färdigställts i Norge. Nymodigheterna denna gång är trusterpropeller och lutande montage av huvudmotorer, starkare

maskineffekt, hiss ombord och livräddningsutrustning med slides (rutschkanor) dimensionerade som för stora Finlandfärjor. När man ändå är igång så gäller det att fixa egna lösningar på avgasrening och tvärpropeller i aktern. Ett alltför litet fördäck för att hantera gods och passagerare samt att sista metern på båten inte används alls är kuriosa som brukarna snabbt blir förvånade över. Ännu lustigare är att man låtit bygga båten för ett större fartområde än vad som krävs i **Waxholmsbolagets** normala trafik. Det är turen från Nynäshamn till Utö som kräver bankvalvsliknande dörrar och trösklar som ger begränsningar och problem för de 98% av **Waxholmsbolagets** trafik som inte är på Utö. När frontdörren kommer loss från sin krok och svänger fritt klipper den av både armar och ben på resenärerna. Här kommer snapsvisan "att man tar halvan" få en ny betydelse i Albert Engströms sentida arkipelag. Å andra sidan höll dörrarna emot när hon på jungfruresan från Norge provade förskeppet som ubåt och med nöd och näppe klarade dykningen i Nordsjön från en totalförlisning.

Extrem manöverförmåga och att ligga kvar på ett ställe är trusterpropellerns stora fördel - vilket är jättebra för oljeplattformar och supply fartyg i Nordsjön men helt fel framdrivningssystem då man har många bryggstillägg och varierande kurser i skärgården. Att luta motorer i långskeppsled är också en innovation som hela shippingvärden kommer att bese med stort intresse. Motorer byggs för att monteras horisontellt och att ge bästa förutsättningar för jämt slitage och jämna nivåer i oljesumpar etc. Lutande motorer kommer att ge ökade underhållskostnader och överraskningar i cylindrar och foder. Med ett stort fartyg, som är bredare och längre än vad som behövs, ger vald motorlösning totalt sett en betydligt högre bunkerförbrukning när samma politiker stänger Stockholm med miljözoner. Man hindrar långfärdsbussar med inkomstbringande turister att besöka staden och eventuellt även skärgården på vintern när fru Fogelström sitter ensam ombord på väg till sin ö. Moderna dieselmotorer har bästa tekniska lösning för att minska emissioner och utsläpp, men faktum kvarstår att en mindre effekt ger mindre utsläpp allting annat lika!

För vintertrafik är det helt galet att ha ringar kring propellern som samlar is och sätter igen propellern vilket man kommer att lära sig de kommande vintrarna. Varvsbesök med iskorgar kommer att behöva göras varje riktig isvinter. Nu har inte ms SÖDERARM provats i isgång värt namnet och inga erfarenheter finns av det nya breda skrovet i skärgårds is. För övrigt är skärgården och Stockholms hamn fylld av allehanda flytande stockar, pressningar, plastpåsar som effektivt kommer att fastna i ringen kring propellern hela året. En klok redare beställer ett fartyg i en serie där man ser vilka barnsjukdomar som skall tas hänsyn till i systerfartygen i serien. Marinförvaltningen på sin tid beställde alltid ett fartyg där man provade ut nya skrov och drivsystem. Detta är inget för "proffsen" hos **Waxholmsbolaget**! Man beställer istället direkt två vinterbåtar till utan att pröva första fartyget i vintertrafik!! De två kommande vinterbåtarna är dessutom utrustade med andra huvudmotorer och trustar från annan leverantör - det är ju bara besvär att hålla på pengar och gemensamma reservdelar.

Vintrarna kommer med olika intensitet, det är nu rätt många år sedan det vi hade en riktig isvinter i norra Östersjön, men det kommer isvintrar, vänta bara. När ms SÖDERORM sitter fast i rännorna med fyllda trustar framför Finlandsbåtarna är det kanske bra att ha räddningsslides (rutschbanor) att åka ut på isarna och bli räddade av Landstingets helikopterservice. Att **Waxholmsbolaget**s ledning inte tror på det här konceptet själva, bevisas bäst genom att de tre hederliga vinterbåtarna ms TYNINGÖ, ms RAMSÖ och ms SKARPÖ skall läggas i malpåse på Rindö Marine och vara beredda att rycka ut vid behov. Värdet av dessa tre fartyg på fartygsmarknaden är minst 25 miljoner kronor som man således lägger i "malpåsen". Tillkommande kostnad för underhåll och uppvärmning etc. i "malpåsen" som kan beräknas till minst 1,5 miljon kronor per år - sick ett sånt gäng!

Glömde jag säga vad detta kommer att kosta? Tre fartyg med utrustning kostar sina modiga 173 miljoner kronor till varvet med dyrare lösningar och mer komplext ombordsystem än vad som behövs i Skärgårdstrafiken. Driften kommer att bli dyrare beroende på högre bruttotonnage och utökat fartområdet som ger högre bemanningsutgifter och bunkerkostnader under minst 30 år. Att det inte kommer in några pengar från fartygsförsäljning av de äldre Ö-båtarna eller att en privat operatör skulle kunna köra detta för en tiondel av kostnaden är bara lök på laxen. Resor till Riga och norra Norge under byggnationen i tre år, utbildning av besättningar och kaptener ger minst en total kostnad av 200 miljoner kronor, då har vi inte tagit med kommande varvsbesök med ombyggnad till iskorgar och senare konventionell propeller med nya huvudmaskiner om ett par år.

För att verkligen bekräfta sin inkompetens och stora förakt för skattebetalarna hittade man fartygets gudmor på Sundskär nämligen den gamle damen Kerstin Fogelström. Fru Fogelström är enda åretruntboende på ön - en bättre representant kan man inte hitta när man skall bejaka och sätta sprätt på skattepengar för att ge henne en daglig båtförbindelse! Ett tips kan vara att det finns ännu fler kobbar och skär såväl som Gotska Sandön som ön Märket som inte är bebodda ännu - för ännu fler kul fartygskonstruktioner som spyr ut gul urea (piss) genom skorstenen vid sin vingliga framfart i skärgårdarna.

Konklusion 1.

För en 1/10 del av kostnaden ovan skulle **Waxholmsbolaget** kunnat rustat upp sina Ö-båtar med avgasrening och bättre komfort för att ge fru Fogelström på Sundskär året runt trafik.

Konklusion 2.

En upphandling av vintertrafiken enligt EU reglerna där operatören även tillhandahåller tonnaget hade besparat Landstinget 200 miljoner kronor i

investeringar som kunnat ge fru Fogelström och hennes jämnåriga bättre sjukvård.

Konklusion 3.

Låt kompetenta skeppsbyggare, konsulter, varv konstruera och bygga skärgårdstonnage i framtiden. Det är en skandal att "Staden på vattnet" inte kan ta fram vackra och ändamålsenliga skärgårdsfartyg. Ingen kan tycka att W-bolagets vinterbåtar är vackra fartyg.

Konklusion 4.

Ovan, om något, visar att landstingspolitiker inte skall bedriva företag eller rederiverksamhet. Man är helt klart helt inkompetent att bygga fartyg och bedriva rederi. Upphandla trafiken av proffsen och använd skattemedel på rätt sätt så kommer Stockholms Landstings resultat och ekonomi bli mycket bättre.

Konklusion 5.

Om Landstinget köpt upp denna trafik direkt av en privat entreprenör hade kostnaden varit 7,2 miljoner kronor per år med samma vintertidtabell och motsvarande tonnage mot dagens 15 miljoner exklusive administrations kostnader. **Waxholmsbolagets** administration kostar inklusive vd och en styrelse, som är klart överdimensionerad, i en konservativ bedömning minst 25 miljoner kronor per år för detta spektakel. Här finns stora möjligheter att spara utan att kvaliteten i trafiken förändras, dock blir det inga politiker som får sammanträda på Helgelandsholmen med tillhörande dryck.

*Namnet SÖDERORM kommer från den slingrande gången och att man kommer lite här och där när man skall hitta bryggorna med den alltför lilla nosen i stäven.