

Utlåtande 2006:9 RII (Dnr 328-3353/2004)

Genomförandebeslut om upprustning av fullriggaren af Chapman

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 5 september 2005

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Upprustning av fullriggaren af Chapman med investeringsutgiften 65,0 mnkr godkänns under förutsättning att avtalet avseende tidplanen för upprustningen kan fattas med nuvarande hyresgäst.
2. Investeringsutgifterna för år 2006 och 2007 får inrymmas i idrottsnämndens investeringsplan för 2006 och 2007.
3. Finansieringen av drift- och kapitalkostnader till följd av investeringen ska ske i form av hyresintäkter fr.o.m. 1 oktober 2007 och grunda sig på en marknadsmässig bedömning för lågprishotellverksamhet.
4. Drift- och kapitalkostnader för år 2007 och framåt får beaktas i samband med upprättande av kommande års budgetar.
5. Som svar på återremissen hänvisas i övrigt till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Fullriggaren af Chapman ägs sedan 1947 av Stockholms stad och fartyget används idag som vandrarhem. Kommunfullmäktige beslutade den 22 september 2003 att godkänna fortsatt projektering av upprustningen av af Chapman. För ändamålet avsattes 2,0 mnkr. Idrottsnämnden fick i uppdrag att återkomma med ett fullständigt underlag för genomförandebeslut. Idrottsnämnden beslu-

tade att för sin del godkänna och hos kommunfullmäktige hemställa om genomförandebeslut för upprustning. Investeringsutgiften beräknades då uppgå till 70,0 mnkr. I september 2005 behandlades genomförandebeslutet i kommunfullmäktige som minoritetsåterremitterade ärendet. Motivet till detta var främst att oppositionen ville försäkra sig om att renoveringen bevarade af Chapmans ursprungliga karaktär samt hur alternativa finansieringsalternativ kunde minska investeringsutgiften.

För att besvara dessa frågor inkom idrottsförvaltningen med ett kompletterande underhands PM där det förklaras vad slopandet av däcksenkning i detalj innebär. Därutöver remitterades även ärendet till Statens maritima museer för en antikvarisk redogörelse.

Remisser med anledning av minoritetsåterremissen

Ärendet har efter kommunfullmäktiges beslut om minoritetsåterremiss remitterats till stadsledningskontoret och till Statens maritima museer (SMM).

Stadsledningskontoret anser att idrottsnämndens underlag och STF:s gästenkäter styrker behovet av en omfattande upprustning av fartyget. Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att godkänna investeringsutgiften på totalt 65,0 mnkr. Stadsledningskontoret föreslår att finansieringen av investeringsutgiften för år 2006 och 2007 sker inom idrottsnämnden under förutsättning att överenskommelse avseende tidplanen för upprustningen kan fattas med nuvarande hyresgäst om villkoren.

Mot bakgrund av fartygets kultur- och stadsmiljömässiga värde föreslår stadsledningskontoret att finansieringen av drift- och kapitalkostnader till följd av investeringen ska ske i form av hyresintäkter grundade på en marknadsmässig bedömning för lågprishotellverksamhet. Detta kan även motivera att staden finansierar den del som avser det kulturmiljömässiga bevarandet.

Statens maritima museer ser positivt på att sänkningen av däckets inte genomförs. Vidare anser de att kobryggan om möjligt bör återskapas. För däckets ankarrum, "Gunrummet" samt officershytterna bör bevaras. I övrigt vill Statens maritima museer att den ursprungliga finishen återskapas exempelvis vad gäller däckshusets tak i trä samt att det nu tjärade poopdäcket ersätts av den ursprungliga utformningen med ett lackat trädäck.

Mina synpunkter

Af Chapman är ett viktigt och vida känt inslag i Stockholms stadsbild och har betydelse för turismen i staden. Fartygets skick är dock otillfredsställande och

jag anser det således befogat att genomföra en upprustning så att fullriggaren kan bevaras för framtida generationer.

I över 50 år har fartyget använts som vandrarhem och sedan lång tid driver STF – Svenska Turistföreningen – verksamheten. Flertalet av de boende är unga och många är turister från utlandet. Som Sveriges huvudstad har Stockholm av naturliga skäl många turister. Detta är positivt dels eftersom det ökar vitaliteten i staden, dels eftersom det stärker stadens ekonomiska ställning, främst genom att ökat antal besökande skapar fler arbetstillfällen. Jag anser att Stockholm som turiststad ska ha ett brett utbud av hotellboenden och i detta ligger också att det ska finnas boende i de lägre prisklasserna. Af Chapman bidrar idag till turismen i Stockholm genom att vara ett spännande och billigt boendevalternativ.

Med hänsyn till att det på af Chapman har bedrivits en framgångsrik vandrarhemsverksamhet under så många år anser jag det angeläget att denna inriktning fortsätter. Tillsammans med den planerade upprustningen skapar detta goda förutsättningar för en fortsatt inriktning på god kvalitet och lågt pris.

Det är dock inte rimligt att hyresgästen skall finansiera ombyggnadskostnaden i sin helhet, vilket skulle få orimliga ekonomiska konsekvenser och leda till mångdubbla priser för boendet. Det är inte skäligt att hyresgästen finansierar åtgärder som är nödvändiga för fartygets fortlevnad och som inte hänger samman med vandrarhemsverksamheten. Således ska hyresgästen via hyran bekosta de investeringar som är att hänföra till vandrarhemsdelen. Även med tanke på hyresgästen är det alltså angeläget att kostnaderna för upprustningen kan hållas relativt låga.

I september 2005 behandlades genomförandebeslut avseende renovering av af Chapman i kommunfullmäktige. Det hade då gått ett år sedan det ursprungliga tjänsteutlåtandet skrevs till idrottsnämnden. I detta första tjänsteutlåtande hade en sänkning av däckets föreslagits för att åstadkomma vad som då uppfattades som juridiskt bindande krav vad gäller takhöjden i vandrarhemmet. I samband med att ärendet skrevs fram till kommunfullmäktige framkom uppgifter att en sänkning av däckets ur juridisk synvinkel troligen inte var nödvändig. Eftersom en sänkning av däckets riskerade att förvanska af Chapmans ursprungliga karaktär föreslogs att sänkningen inte skulle genomföras ifall legala förutsättningar för detta förelåg.

En beskrivning i detalj av konsekvenserna av slopandet av däckssänkning-
en fanns ej i detta läge. När ärendet sedan behandlades i kommunfullmäktige beslutade kommunfullmäktige att minoritetsåterremittera ärendet för att ytterligare utreda hur renoveringen skulle kunna utföras på ett pietetsfullt vis samt huruvida alternativa finansieringslösningar var möjliga. Idrottsförvaltningen

hade redan i detta läge upprättat en kontakt med Statens maritima museer kring detaljerna av hur renoveringen lämpligen kunde ske.

Vad gäller finansieringen av projektet så bedöms slopandet av sänkning av däckets kunna innebära att vissa kostnader sänks. I majoritetens förslag till budgeten för 2006 har således investeringskostnaden sänkts till totalt 65 miljoner kronor. Vad gäller oppositionens förslag att hitta extern finansiering för renoveringen så delar jag idrottsförvaltningens bedömning. Det är svårt att få till en extern finansiering för en renovering av denna art av stadens egendom. Tidigare erfarenheter visar att de potentiella externa finansiärerna ställer allt för stora krav på attraktivt annonseringsutrymme för att det ska vara rimligt att genomföra på ett fartyg av af Chapmans karaktär. Om extern finansiering som på intet sätt negativt drabbar af Chapmans karaktär skulle visa sig möjlig så är detta dock positivt för projektet.

Nämnas kan dock att hyresgästen via hyran ekonomiskt bidrar till renoveringen av vandrarhemsdelen av af Chapman. Även med tanke på hyresgästen är det alltså angeläget att kostnaderna för upprustningen kan hållas relativt låga.

Den tidigare föreslagna sänkningen av mellandäcket ska ej genomföras. Detta för att det är av stor vikt att bevara fartygets ursprungliga gestaltning.

Idrottsförvaltningen har genom underhandskontakter i detalj beskrivit hur slopandet av mellandäckssänkning kan bidra till att af Chapmans karaktär bevaras. I enlighet med dessa samt med Statens maritima museer synpunkter ska upprustningen ske pietetsfullt.

- Upprustningsarbetet ska ske med stort hänsynstagande till fartygets nuvarande gestaltning och exteriör.
- Sänkning av mellandäcket för att öka takhöjden i vandrarhemsdelen ska inte ske. Nuvarande däck behålls liksom nuvarande höjd på 205 cm i hytter och korridor.
- Höjningen av byggnaderna på huvuddäck slopas. Det blir inte heller någon placering av ventilationsaggregat och teknisk utrustning ovanpå taket på dessa. All teknisk skrymmande utrustning placeras i fartygets nedre inre delar i syfte att behålla af Chapmans smäckra profil.
- Köket som inryms i den ena däcksoverbyggnaden utförs som ett "Cool-kitchen" det vill säga för beredning av enklare rätter, smörgåsar, frukost etcetera och ej som ett tillagningskök med restaurangstandard för tillagning och servering av varma rätter. Detta innebär att det tidigare föreslagna kylrummet m fl tekniska utrymmen i anslutning till köket utgår.

- Någon ny konferensdel på undre däck utförs ej. Ytorna i denna del av fartyget iordningställs som förråd, förvaringsutrymmen eller för att möjliggöra framtida omDispositioneringar.
- Den ursprungligen föreslagna hissinstallationen i det aktere av de båda däckshusen där det också föreslagits en reception, utgår. En enklare plattformshiss som inte påverkar den nuvarande höjden på däckshuset och är enkel att inrymma räcker för att tillgodose tillgänglighetskraven. Den nuvarande höjden på de båda däckshusen behålls. Det innebär att dagens lösning med reception i den intilliggande Hantverkarskassern behålls.
- Underhandskontakter har tagits med STF om vilka konsekvenser som investeringen kan innebära för hyran. STF motsätter sig därvid inte principen att kapitalkostnaden för de investeringar som sker i vandrarskassdelen och för den verksamhet som där ska bedrivas, kommer att belasta hyran liksom vissa driftkostnader på motsvarande sätt som idag.
- Även om kapitalkostnaden för de investeringar som sker i vandrarskassdelen kommer att läggas på hyran, är bedömningen ändå att kostnaden för en övernattningsplats på af Chapman inte kommer att överstiga den marknadsmässiga kostnaden för jämförbara övernattningsplats på andra vandrarskass/lågrishotell i Stockholm.
- Underhandskontakter har tagits med Statens maritima museer (SMM). Fortsatt samarbete kommer att ske under upprustningsarbetet där SMM kan hjälpa idrottsförvaltningen med den antikvariska kontrollen.

I och med att sänkningen av däckets inte genomförs så förefaller det möjligt att genomföra renoveringen för en lägre kostnad än vad som tidigare uppskattats. I budgeten för 2006 har i konsekvens med detta investeringsutgiften sänkts till totalt 65,0 miljoner kronor.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (båda m) enligt följande.

Fartyget utgör ett mycket värdefullt inslag i stadsbilden. De ingrepp som planerades i ursprungsförslaget skulle kraftigt förändra och förfäda en av världens finaste fullriggare. Det är därför glädjande att fullmäktiges beslut, på initiativ av oppositionen, om en återremiss av ärendet har givit resultat.

Upprustningen och renoveringen av af Chapman blir enligt det nya förslaget 5 mnkr billigare och större hänsyn tas till fartygets gestaltning och exteriör.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Upprustning av fullriggaren af Chapman med investeringsutgiften 65,0 mnkr godkänns under förutsättning att avtalet avseende tidplanen för upprustningen kan fattas med nuvarande hyresgäst.
2. Investeringsutgifterna för år 2006 och 2007 får inrymmas i idrottsnämndens investeringsplan för 2006 och 2007.
3. Finansieringen av drift- och kapitalkostnader till följd av investeringen ska ske i form av hyresintäkter fr.o.m. 1 oktober 2007 och grunda sig på en marknadsmässig bedömning för lågprishotellverksamhet.
4. Drift- och kapitalkostnader för år 2007 och framåt får beaktas i samband med upprättande av kommande års budgetar.
5. Som svar på återremissen hänvisas i övrigt till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 14 december 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

Särskilt uttalande gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Fullriggaren af Chapman byggdes i England år 1888. Af Chapman ägs sedan 1947 av Stockholms stad och fartyget används som vandrarhem. Vandrarhemsverksamheten drivs av Svenska Turistföreningen (STF) samordnad med verksamheten i Hantverkarskasernen på Skeppsholmen.

Kommunfullmäktige beslutade den 22 september 2003 att godkänna fortsatt projektering av fullriggaren af Chapman. För ändamålet avsattes 2,0 mnkr. Idrottsnämnden fick i uppdrag att återkomma med ett fullständigt underlag för genomförandebeslut som innehåller en komplett redovisning med kostnads- och intäktsberäkningar på flera års sikt. Med denna utgångspunkt prövade således inte kommunfullmäktige övriga delar i inriktningsbeslutet.

Ärendet behandlades ursprungligen av idrottsnämnden den 24 augusti 2004. Därefter har idrottsförvaltningen inkommit med kompletterande information.

Idrottsnämnden beslutade den 24 augusti 2004 att för sin del godkänna och hos kommunfullmäktige hemställa om ett genomförandebeslut för upprustning av fullriggaren af Chapman.

Reservation anfördes av *Billy Öst m.fl. (m)* med instämmande av *Alf T Samuelsson (kd)* och *Caroline Silverudd Lundbom m.fl. (fp)*, bilaga 1.

Idrottsförvaltningens ursprungliga tjänsteutlåtande av den 13 augusti 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Upprustningens huvudinnehåll

Fullriggaren af Chapman har sin speciella och största betydelse som ett mycket värdefullt inslag i stadsbilden. Huvudmotivet för upprustningen är därför att säkra en mångårig fortlevnad för fartyget att kunna ligga kvar vid sin nuvarande plats invid Västra Brobänken på Skeppsholmen. Af Chapman har sedan hon förvärvades av staden 1947, alltid varit ett levande fartyg med verksamhet ombord. Enligt inriktningsbeslutet ska det så förbli med fortsatt vandrarhemsverksamhet.

Att ha uthyrningsverksamhet för boende året runt på ett fartyg ställer särskilda krav, inte minst från myndigheternas sida. Här gäller t ex samma regler som för hotell vilket innebär krav på god ventilation, ljudisolering, brandskydd, lägsta takhöjd osv. En del av dessa krav har inte kunnat uppfyllas tidigare men bör i samband med den föreslagna omfattande upprustningen tillgodoses. Arbetena får inte förändra fartygets exteriör utan målet skal naturligtvis vara att behålla de vackra proportionerna.

För att uppfylla dagens krav för bodelen föreslås en ökning av takhöjden i hytterna från nuvarande 205 till 240 cm. Detta kräver i sin tur en sänkning av trossdäck. I det arbetet ingår bl a en sänkning av ca 100 st tvärgående balkar som bär upp detta däck.

Att gör en exakt kostnadskalkyl för de arbeten som har med själva skrovet att göra är idag omöjligt eftersom vissa delar inte är åtkomliga för vare sig okulär besiktning eller mätning med instrument. Här har man dock med hjälp av de anlitade konsulterna och erfarenheter från andra fartygsrenoveringar (Pommern i Mariehamn och Viking i Göteborg) kunnat göra kvalificerade bedömningar som underlag för den kostnadsbedömning som redovisas nedan. Förvaltningen vet t ex från den senaste varvsuppläggningsen av af Chapman som skedde 1994 då man åtgärdade plåtarna i vattenlinjen, att fartygets plåtkvalité varierade på olika delar. Samma erfarenhet hade man i Göteborg vid upprustningen av barken Viking. Äldre stål har i regel en högre kolhalt och är därmed svårare att svetsa. Samtidigt rostar det mindre. Av det skälet är det lämpligt att begära in timpris på svetsning eftersom bransch-kunniga anbudsgivare känner till detta med risk för att anbudet kan innehålla reservationer och ingen vare sig beställare eller entreprenör är betjänt av ett undermåligt arbete. Även för fler åtgärdsområden är det viktigt att infordra å-priser på reglerbara mängder, volymer, timmar m.m, för att vid utvärderingen kunna få fram de ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

Upprustningsbehovet är mycket omfattande och fordrar vad gäller de arbeten som skall utföras i skov och däck, uppläggning i torrdocka. Andra arbeten med rigg, inredning och tekniska installationer kan mycket väl utföras då fartyget ligger i vattnet på annan plats t ex vid en för ändamålet lämplig utrustningskaj. Rent teoretiskt skulle vissa arbeten t o m kunna ske på plats vid kajen på Skeppsholmen.

Upprustningsarbetena av fullriggaren af Chapman kan delas in i följande huvudarbeten:

- Bogsering av fartyget till varv och nedtagning av rigg
- Urlastning av befintlig barlast av sten samt borttagning av övre däck
- Borttagning av gammal inredning som skall ersättas samt installationer
- Blästring av befintligt skrov samt ersättning av skadade/undermåliga plåtar
- Läggning av ett nytt plåtdäck på huvuddäck samt rostskyddsbehandling och målning av detta samt skrovet invändigt. Iordningställande av avloppstankar mm i botten på fartyget samt ilastning av barlast av tackjärn.
- Återmontering av master samt läggning av nytt mellandäck 40 cm lägre samt påbörjad inredning av vandrarskotten.
- Utvändig målning av skrovet
- Sjösättning och bogsering av fartyget till utrustningskaj
- Läggning av nytt (tunnare) trädäck ovanpå plåtdäcket på huvuddäck samt återställande av inredningen på huvuddäck och slutförande av ny inredning mellandäck (vandrarskotten).
- Montering och dragning av nya installationer för värme, vatten och avlopp samt el och belysning i fartyget i samband med inredningsarbetet
- Återmontering av resterande delar av riggen (samtliga rår, tågvirke mm)

- Återbogsering till Skeppsholmen för förtöjning och anslutning till VA, el och ny fjärrvärmeanslutning.

Vissa av dessa arbeten kan ske parallellt och kan med fördel upphandlas var för sig. Ett typiskt sådant exempel är framdragning av fjärrvärme till kajen på Skeppsholmen för senare anslutning till fartyget. Inredningen är också något som kan upphandlas separat liksom givetvis allt skrovarbete på varv. Läggningsen av det nya träddäcket på det tillkommande plåtdäcket på huvuddäck är ett annat avgränsat arbete. Förvaltningen räknar med att utforma förfrågningsunderlaget på ett sätt som gör det möjligt att på ett optimalt sätt utnyttja de konkurrensfördelar som finns inom tillämpning av lagen om offentlig upphandling (LOU). Detta i syfte att få fram de ekonomiskt mest fördelaktiga anbuderna med hänsyn till rådande omständigheter.

Sammantaget utgör upprustningen ett projekt där den totala kostnaden kommer att ligga över gällande gränsvärde som är 46,1 mnkr. Publicering skall därvid ske för alla tillhörande delar i EU:s databas TED vilket innebär att anbud även kan komma att lämnas av entreprenörer i andra länder.

Mål och syfte med projektet

Det huvudsakliga målet med upprustningen är en säkerställa en mångårig fortlevnad av fullriggaren af Chapman som samtidigt skall vara ett levande fartyg med verksamhet ombord i form av vandrarhem. Samtidigt som upprustningen sker utifrån fartygets förutsättningar finns delar som helt måste bytas samtidigt som fartyget idag inte uppfyller gällande krav för ett boende.

Upprustningen måste därför även innehålla en del ombyggnadsarbeten. Det gäller ökning av takhöjd, brandcellsindelning, krav på utrymningsvägar och larm mm. Idag sker uppvärmningen genom oljeeldade pannor som finns på fartyget. Detta är inte särskilt miljömässigt och förvaltningen har därför föreslagit en anslutning till fjärrvärmenätet som finns i angränsande fastigheter på Skeppsholmen.

Projektet innehåller i sig två motsatta målsättningar. Å ena sidan är det viktigt att behålla en fortsatt vandrarhems-/lågprishotellverksamhet med en prisbild som passar den målgruppen. Å andra sidan finns ett antal generella myndighetskrav som inte tar hänsyn till om ett boende sker i vandrarhem eller 3-stjärning hotell. Detta påverkar naturligtvis upprustningskostnaden.

En jämförelse av olika boendekostnader idag för vandrarhem/lågprishotell i Stockholm visar en prisvariation från 190 kr/natt i sovsal till strax under 600 kr för ett dubbelrum. Enkelrum kostar från 375 – 485 kronor/natt. Idag är kostnaden för en icke medlem på af Chapman 255 kr/natt i dubbelrum exklusive kostnad för lakan. Det innebär 510 kr för 2 personer. Som jämförelse kan nämnas att ett motsvarande dubbelrum på Vanadis Hotell på Sveavägen kostar 495 kr.

Om den planerade upprustningens kapitalkostnader skulle täckas av intäkter för verksamheten så skulle den kostnaden för en övernattning behöva höjas kraftigt. För full kostnadstäckning ske så måste dagens kallhyra på 320 tkr höjas ca 8 gånger. Risken med en kraftig höjning av kostnaden för övernattning ombord är naturligtvis att man tappar en stor del av målgruppen som idag frekventerar vandrarhemmet.

Av inriktningsbeslutet i kommunfullmäktige efterlyses en redogörelse över hur projektets drift- och kapitalkostnader skall finansieras, t ex delvis via hyra från STF. Några konkreta diskussioner kring denna fråga med STF har inte förts under arbetet med detta tjänsteutlåtande. STF har vid tidigare två informationsmöten (2002 och 2003) nämnt att man är beredd att betala 500 tkr i årshyra.

Med hänsyn till projektets omfattning bör enligt förvaltningen dock en anbudsupphandling av uthyrningen ske med inriktning på en fortsatt verksamhet som vandrarhem/lågprishotell. Förvaltningen återkommer i ett särskilt ärende till idrottsnämnden i frågan. En sammanställning av projektets driftkostnader framgår av bilaga 3. I bilagan har endast angivits dagens hyra och i övrigt hänvisat till framtida förhandling med hyresgästen. Driftkostnadsbilagan redovisar endast den totala driftkostnaden brutto dvs exklusive hyresintäkter.

Plan för åtgärder och prestationer

De prestationer som återstår efter ett genomförandebeslut är att sammanställa ett förfrågningsunderlaget, genomföra upphandlingen, träffa avtal med de av idrottsnämnden utsedda entreprenörerna, utse bygglärdare/kontrollant, kvalitets- ansvarig och miljöansvarig. I bilaga 1 redovisas när olika aktiviteter sker under projektets totala genomförandetid.

Tidplan, organisation samt ansvarsfördelning

Den nu reviderade planen innebär i förhållande till den plan som togs fram våren 2002, en framflyttning av projektet med ett år. Entreprenadarbetena kommer enligt den föreslagna tidplanen att starta i maj/juni 2005 jämfört med den ursprungliga planens september 2004. Vissa arbeten är betydligt bättre att utföra under sommarhalvåret. Dessutom är väderförutsättningarna vid en eventuell längre bogsering till ett varv långt från Stockholm säkrare på våren/sommaren än hösten.

Många arbeten kan lämpligen utföras parallellt. En tydlig uppdelning i förfrågningsunderlaget görs dock mellan sådant som måste utföras medan fartyget är upplagt i torrdocka och sådana arbeten som lika väl kan utföras på annan plats t ex vid utrustningskaj. Det senare gäller t ex hela inredningen på mellandäck med iordningställande av vandrarhemsdelen och mycket av installationsarbetet.

Nya inredningsdelar kan även tillverkas på annan plats för senare montering medan plåtarbeten svetsning, blästring av skrovet invändigt och utvändigt samt målning pågår i torrdocka. Andra arbeten kan också ske parallellt, t ex upprustningen av riggen men blästring och målning av master och rår samt framdragning av kulvert för fjärrvärme till anslutningspunkt vid kajen på Skeppsholmen. Det bör även ges möjligheten för anbudsgivare att lämna alternativa förslag till lösningar. I förfrågningsunderlaget kommer att anges hur den färdiga produkten skall se ut samt vilka krav på funktion, kvalitéer, material, mängder och volymer etc som gäller för de olika uppdragen.

Projektet genomförs i den projektorganisationsform och enligt den ”projektledningsinstruktion” som förvaltningen tillämpar vid större investeringsprojekt.

Det innebär att ett program har tagits fram som underlag för projektering och kalkylarbete av en programgrupp som därefter övergått att vara en projektgrupp.

Projektgruppen samordnas av en projektledare. Bemanningen i gruppen varierar allt efter behov. Projektgruppen rapporterar till förvaltningens styrgrupp som också tar beslut vid eventuella avvikelser som inryms inom tidigare tagna beslut (inriktningsbeslut, genomförandebeslut och upphandlingsbeslut). Under förutsättning av godkänt genomförandebeslut fördelas projektansvaret på beställarsidan enligt följande:

Beställare: IdF:s styrgrupp för beslutade investeringar och större underhållsprojekt

Förvaltningens ombud: Lennart Andreasson

Projektledare: Kaj Stendahl (teknik), Stefan Båmstedt (ekonomi)

Samordningsansvarig i projektgruppen: Stefan Båmstedt

Byggleadare och kontrollant: Extern konsult

Kvalitetsansvarig enligt PBL: Extern konsult

Miljöansvarig: Extern konsult

Föreslagen finansiering samt investerings- och driftkalkyler

I förvaltningens verksamhetsplan för 2004 finns inom ramen för planeringsprojekt avsatt 68 mnkr för 2004. Tillsammans med de 2 mnkr som redan anslagits i 2003 års verksamhetsplan utgör detta den budget på 70 mnkr som angivits i inriktningsbeslutet. Som angavs inledningsvis föreslås en kvalitetshöjning av projektet jämfört med tidigare förhållanden med hänsyn till den framtida vandrarhemsverksamheten och gällande myndighetskrav. Det gäller t ex ökning av takhöjden i vandrarhemsdelen. I övrigt vad gäller standard mm så har förvaltningen utifrån fartygets förutsättningar följt de krav som olika myndigheter idag ställer på en anläggning som utnyttjas för bostadsändamål under hela året.

I den redovisade investeringskalkyl i bilaga 2 framgår hur den beräknade kostnaden på 70 mnkr är fördelad på olika ingående delar i projektet. I den redovisade driftkalkylen i bilaga 3 redovisas projektets beräknade årskostnader brutto. Några konkreta hyresdiskussioner har inte förts.

Mot bakgrund av projektets stora omfattning och höga investeringskostnader, föreslår förvaltningen att hyresverksamheten konkurrensutsätts. Detta innebär med största sannolikhet en väsentlig höjning av den hyra som idag betalas. Av denna anledning redovisas ingen antagen nettokostnad i driftkalkylen utan bara den bruttokostnad inklusive kapitalkostnader år 1 som ett genomförande av upprustningsprojektet medför.

Dagen hyresintäkt på drygt 320 000 kr per år innebär att förvaltningen endast till en mindre del får täckning för den årliga driftkostnadsökning som investeringen medför i form av kapitalkostnader. Skulle detta inte förändras radikalt, måste staden täcka större delen på annat sätt, vilket för idrottsnämndens del normalt betyder anslagsfinansiering.

Nuvarande hyresavtal med STF från 1992 löper t o m 2007-09-30 med en uppsägningstid på 2 år. Sker ingen uppsägning förlängs avtalet med 5 år för var gång.

En uppsägning kommer givetvis att göras så snart som ett genomförandebeslut om upprustningen har fattats.

Projektets huvudsakliga mål är att för många år framåt säkerställa af Chapmans alldeles speciella betydelse för stadsbilden och att med en fortsatt vandrarhemsverksamhet också behålla ett levande fartyg. Detta i sin tur bidrar till att göra Stockholm till en attraktiv evenemangstad för den målgrupp som söker ett billigare och annorlunda turistboende.

Miljökonsekvenser och uppföljningsplan för projektet

Någon ökad påverkan på den lokala miljön kommer inte att ske. Genom att den lokala uppvärmningen med oljepanna föreslås ersättas med fjärrvärmeuppvärmning kommer i stället en förbättring att ske vad gäller utsläpp till luft.

Vid valet av material mm är det nödvändigt att ta hänsyn till att det trots allt handlar om ett fartyg. Några exotiska träslag typ teak och mahogny kommer inte att användas trots deras tålighet i marin miljö. Huvuddäcket kommer att beläggas med Oregon Pine eller som alternativ långsamvuxen Norrländsk fur. Pris skall anges på båda i anbudet. Brandskyddskraven påverkar också materialvalet. En del av det befintliga materialet och inredningen kommer att tas om hand för att återanvändas. Det gäller t ex hela det akte s.k. Gunrummet. I förfrågningsunderlaget kommer att ställas tydliga krav på slitagetålighet, skötsel- och underhållsbarhet mm som skall uppfyllas oavsett materialval.

Vad gäller uppföljningsplanen för projektet så kommer förvaltningen löpande att följa arbetet. Projektledaren/na har till sin hjälp en kontrollant och byggleddare som också är kvalitetsansvarig (enligt PBL) och eventuellt även miljöansvarig. Byggmöten bör hållas minst var 14:e dag och redovisning ske till förvaltningens styrgrupp genom projektledaren. En löpande rapportering av eventuella avvikelser och behov av ändringar sker också. Projektets fortskridande kommer också att rapporteras till nämnden i samband med tertialrapporter och årsberättelser.

Risk- och osäkerhetsbedömning för projektet

Ett projektet som detta innehåller naturligtvis risker och en hel del av osäkra faktorer. Erfarenheterna från de referensprojekt förvaltningen följt upp (barken Viking i Göteborg och barken Pommen i Mariehamn) visar att slutkostnaden blev högre än vad som ursprungligen kalkylerades. Dessa erfarenheter har dock förvaltningen redan tagit hänsyn till i föreliggande kalkyl för af Chapman. Vissa t delar av skrovet inte varit åtkomliga för besiktning pga barlasten. Kvaliteten på fartygets stål varierar vilket kan innebära en del problem vid t ex svetsning.

Förvaltningen kommer i förfrågningsunderlaget att begära separata mängd- och åpriser på en mängd arbetsuppgifter. Därigenom kommer kostnaden per timme, per kvadratmeter, löpmeter, kilo etc att vara känd innan avtal träffas med den eller de entreprenörer som lämnar fördelaktigaste anbudet.

Som beställare vet förvaltningen idag inte hur intresset kommer att bli från olika varv att lämna anbud. Hur kommer t ex ett eventuellt anbud från ett polskt varv att se ut jämfört med ett från ett varv i Göteborg, Åbo eller Stockholm. Detta är en av de osäkerhetsfaktorer som kommer att vara dolda fram till anbudsöppningen. Det kan

därför vara vanskligt att ange hur lång tid som utvärderingen kan ta. Detta kommer förvaltningen att ta slutlig ställning till efter ett genomförandebeslut. Då kommer man samtidigt att bestämma hur förfrågningsunderlaget skall se ut med tanke på olika entreprenaddelar, alternativa lösningar etc.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Idrottsförvaltningen redovisar i detta tjänsteutlåtande ärendet ett underlag för genomförandebeslut för en upprustning av fullriggaren af Chapman. Trots att vissa delar av fartyget inte har kunnat besiktigas och närmare kontrolleras, anser förvaltningen att underlaget ändå är godtagbart för att kunna upprätta en investeringskalkyl. Eftersom upprustningen av ett större fartyg kan liknas vid en ROT-renovering av en byggnad där allt inte är känt från början innan man börjar riva upp golv och väggar, får man räkna med vissa överraskningar. Detta har man tagit hänsyn till i kalkylen. För oförutsett och tillkommande arbeten tas upp 17%.

Förvaltningen föreslår mot bakgrund av redovisningen i detta tjänsteutlåtande att idrottsnämnden för sin del godkänner redovisning och överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för erhållande av genomförandebeslut som innebär att idrottsnämnden dels får ta i anspråk 70 mnkr inkl tidigare nedlagda kostnader av ramen för planeringsprojekt och dels i driftbudget för 2006 tillförs erforderlig del av kapitalkostnaden på 5,6 mnkr för år 1. Övriga kostnader för drift och underhåll inryms i förvaltningens nuvarande (2004-års) driftbudget.

SLUT

Idrottsförvaltningen har i ett underhands PM den 12 september 2005 kompletterat sitt tidigare tjänsteutlåtande. Kompletteringen avser den konsekvensändring som slopande av sänkningen av däckbetonet innebär. Detta PM kompletteras sedan ytterligare med Statens Maritima Museers protokoll.

PM 2005-09-12 angående af Chapman

I föreliggande underhands-PM har förvaltningen arbetat in de ändringar som föreslås ske i af Chapmanprojektet i förhållande till det ursprungliga ärendet som redovisades för idrottsnämnden i augusti 2004.

- Upprustningsarbetet kommer att ske med stort hänsynstagande till fartygets nuvarande gestaltning och exteriör.
- Någon sänkning av mellandäcket för att öka takhöjden i vandrarskotten kommer inte att ske. Nuvarande däck behålles liksom nuvarande höjd på 205 cm i hytter och korridor.
- Någon höjning sker ej heller av byggnaderna på huvuddäck liksom inte heller någon placering av ventilationsaggregat och teknisk utrustning ovanpå taket

på dessa. All teknisk skrymmande utrustning placeras i fartygets nedre inre delar i syfte att behålla af Chapmans smäckra profil.

- Köket som inryms i den ena däcksoverbyggnaden utförs som ett "Cool-kitchen" dvs för beredning av enklare rätter, smörgåsar, frukost mm och ej som ett tillagningskök med restaurangstandard för tillagning och servering av varma rätter. Detta innebär att också tidigare föreslaget kylrum m fl tekniska utrymmen i anslutning till köket kan utgå.
- Någon ny konferensdel på undre däck utförs ej. Ytorna i denna del av fartyget iordningställs som förråd, förvaringsutrymmen eller för att möjliggöra framtida omdisponeringar.
- Den ursprungligen föreslagna hissinstallationen i det aktere av de båda däckshusen där också föreslagits en reception, utgår. En enklare plattformshiss som inte påverkar den nuvarande höjden på däckshuset och är enkel att inrymma räcker för att tillgodose tillgänglighetskraven. Nuvarande höjd på de båda däckshusen behålles. Det innebär att dagens lösning med reception i den intilliggande Hantverkarskasernen behålles.
- Underhandskontakter har tagits med STF om vilka konsekvenser som investeringen kan innebära för hyran. STF motsätter sig därvid inte principen att kapitalkostnaden för de investeringar som sker i vandrarskroven och för den verksamhet som där ska bedrivas, kommer att belasta hyran liksom vissa driftkostnader på motsvarande sätt som idag.
- Även om kapitalkostnaden för de investeringar som sker i vandrarskroven kommer att läggas på hyran, är bedömningen ända att kostnaden för en övernattning på af Chapman inte kommer att överstiga den marknadsmässiga kostnaden för jämförbara övernattningar på andra vandrarskrov/lågprisshotell i Stockholm.
- Underhandskontakter har tagits med Hans Lennart Ohlsson på Statens Maritima Museer (SMM). Fortsatt samarbete kommer att ske under upprustningsarbetet där SMM kan hjälpa förvaltningen med den antikvariska kontrollen.

Ovanstående föreslagna ändringar i projektet vill förvaltningen göra i syfte att i än högre grad än i det ursprungliga upprustningsförslaget, behålla fartygets nuvarande gestaltning och inte ändra på fartygets profil. Målet med upprustningen är framför allt att bevara fartyget för lång tid framöver, vilket innebär omfattande arbeten på skrov och rigg. Samtidigt kräver den bedrivna vandrarskrovsverksamheten att gällande myndighetskrav följs vad gäller utrymning, brandskydd, ventilation mm. Trots de förenklingar som föreslås, kommer detta att kunna tillgodoses. Förvaltningen räknar även genom de föreslagna ändringarna med att kunna sänka kostnaden för upprustningen.

REMISSER MED ANLEDNING AV MINORITETSÅTERREMISSEN

Ärendet har efter minoritetsåterremissen från kommunfullmäktige den 5 september 2005 remitterats till stadsledningskontoret och Statens maritima museer.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande av den 31 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Ärendets beredning

Stadsledningskontoret har den 13 oktober 2004, på remiss från kommunstyrelsen, lämnat ett tjänsteutlåtande över genomförandebeslut om upprustning av fullriggaren af Chapman. Kommunfullmäktige beslutade den 5 september 2005 att återremittera ärendet. Återremissen som var en s.k. minoritetsremiss grundades på att den föreslagna upprustningen innehåller stora förändringar som uppfattas som en förvanskning av fartyget. Vidare var finansieringsfrågan oklar. Kommunstyrelsen har därför på nytt remitterat ärendet till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av ekonomiavdelningen.

Sammanfattning av stadsledningskontorets utlåtande den 13 oktober 2004

Fullriggaren af Chapman byggdes i England år 1888. Af Chapman ägs sedan 1947 av Stockholms stad och fartyget används som vandrarhem. Vandrarhemsverksamheten drivs av Svenska Turistföreningen (STF) och samordnas med verksamheten i Hantverkskasernen på Skeppsholmen.

Kommunfullmäktige beslutade den 22 september 2003 att godkänna fortsatt projektering av upprustning av fullriggaren af Chapman. För ändamålet avsattes 2,0 mnkr. Idrottsnämnden fick i uppdrag att återkomma med ett fullständigt underlag för genomförandebeslut som innehåller en komplett redovisning med kostnads- och intäktsberäkningar på flera års sikt. Med denna utgångspunkt prövade således inte kommunfullmäktige övriga delar i inriktningsbeslutet.

Idrottsnämnden beslutade 22 juni 2004 att för sin del godkänna och hos kommunfullmäktige hemställa om ett genomförandebeslut för upprustning av fullriggaren af Chapman. Investeringsutgiften beräknades uppgå till 70,0 mnkr, varav 2,0 mnkr avsåg projekteringskostnader. Nämnden begärde därutöver att kommunfullmäktige anslåg 5,6 mnkr för ökade kapitalkostnader i idrottsnämndens budget 2006. Nämnden föreslog vidare att hyresverksamheten ska konkurrensutsättas.

Idrottsnämndens underlag och STF:s gästenkäter visade enligt stadsledningskontoret på behovet av en omfattande upprustning av fartyget. Stadsledningskontoret föreslog därför kommunfullmäktige att besluta godkänna investeringsutgift på totalt 70,0 mnkr. Däremot ansåg stadsledningskontoret att det kan finnas skäl att överväga hur staden ska finansiera projektets ökade drift- och kapitalkostnader. Stadens uthyrningsverksamhet ska inte subventioneras med skattemedel varför hyran ska vara mark-

nadsmässig. Detta innebär att hyresverksamheten på af Chapman måste grunda sig på en marknadsmässig bedömning och att drift- och kapitalkostnaderna så långt det är möjligt ska intäktsfinansieras. Detta kan dock inte uppnås förrän efter det att nuvarande hyresavtal har upphört, d.v.s. fr.o.m. 1 oktober 2007.

Förändringar avseende planerad upprustningsarbeten

Det har skett några förändringar avseende planerade upprustningsarbeten sedan ärendet senast prövades, vilket medför att kostnaderna kan minskas med 5,0 mnkr.

Förändringen avser i huvudsak:

- Sänkning av mellandäck för att öka takhöjden i vandrarmhemsdelen kommer inte att ske. Nuvarande däck behålls liksom nuvarande höjd på 205 cm i hytter och korridor.
- Varken höjning av byggnaderna på huvuddäck, eller placering av ventilationsaggregat och teknisk utrustning ovanpå taket genomförs. All teknisk skrymmande utrustning placeras i fartygets nedre inre delar i syfte att behålla af Chapmans smäckra profil.
- Köket som inryms i den ena däcksoverbyggnaden utförs som ett "Cool-kitchen" dvs för beredning av enklare rätter, smörgåsar, frukost mm och inte som ett tillagningskök med restaurangstandard för tillagning och servering av varma rätter. Detta innebär att också tidigare föreslaget kylrum och övriga tekniska utrymmen i anslutning till köket kan utgå.
- Ett enklare utrymme (samlingsal för ex. en skolklass) utförs i stället för föreslagna konferensdel på undre däck. Ytorna i denna del av fartyget iordningsställs även som förråd och förvaringsutrymmen.
- Den ursprungligen föreslagna hissinstallationen i det akter av de båda däckshusen där också föreslagits en reception, utgår. En enklare plattformshiss, som inte påverkar den nuvarande höjden på däckshuset och är enkel att inrymma, räcker för att tillgodose tillgänglighetskraven. Nuvarande höjd på de båda däckshusen behålls. Det innebär att dagens lösning med reception i den intilliggande Hantverkarskasernen behålls.

Enligt tidplanen kan bortforsling till varv och demontering av däck och inredning m.m. påbörjas tidigast fyra månader efter att genomförandebeslut fattas av kommunfullmäktige. Vissa arbeten kan ske parallellt och upphandlas var för sig. Huvuddelen av arbetena t ex skrovarbeten sker under 2006 medan huvuddelen av montering av ny inredning sker 2007. Utgifterna kommer utifrån denna tidplan att fördelas enligt följande.

Arbeten som utförs 2006

52,3 mnkr

Arbeten som utförs 2007

10,0 mnkr

Summa

63,0 mnkr

Ombyggnaden av vandrарhemsdelen beräknas till 12,0 mnkr och för övriga fartygsskrov och rigg till 51,0 mnkr.

Därutöver tillkommer projekteringskostnader om 2,0 mnkr.

Driftskonsekvenser

Idrottsförvaltningen beräknar att kostnaderna för drift-, underhåll- och kapitalkostnader kommer att uppgå till totalt 5,7 mnkr, varav 1,8 mnkr avser vandrарhemsdelen (inklusive hyresgästknutna kostnader för media om 0,3 mnkr som betalas av hyresgästen).

Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret har i samband med återremissen på nytt prövat genomförandebeslutet avseende upprustning av fartyget af Chapman utifrån följande faktorer:

- Det museala värdet
- Finansieringssituationen

Det museala värdet

Af Chapman har byggts om flera gånger under åren. Av det ursprungliga fartyget är det bara skrovet och riggen som är helt intakta. Det museala värdet är enligt idrottsnämndens uppfattning begränsat. Fartyget af Chapman är dock ett centralt och känt inslag i Stockholms stadsbild. Av den anledningen är det viktigt att ta hänsyn till fartygets nuvarande gestaltning och exteriör vid upprustning. Idrottsförvaltningen har mot bakgrund av detta kontaktat Statens maritima museer. Statens maritima museer (SMM) är en museimyndighet som verkar för bevarande och levandegörande av det maritima kulturarvet. I SMM ingår de tre museerna Vasamuseet och Sjöhistoriska museet i Stockholm samt Marinmuseum i Karlskrona.

Statens maritima museer har gjort en första besiktning och lämnat en redogörelse där det framgår att fartyget är i behov av en omfattande skrov-, rigg- och däckrenovering. Det museala värdet är enligt statens maritima museer begränsat till fem officershytter och ett s.k. gunrum och detta avser i huvudsak inredningen. Gunrum och officersinredning bör därför renoveras till sitt finaste skick. Övriga delar av fartyget bör gestaltas på ett sätt som hämtar form från övrig inrednings karaktär men där man kan avgöra vad som är nytt och vad som är gammalt. Riggen ska se riktig ut men behöver inte konstrueras så att den håller för segel. Det finns enligt Statens maritima museer behov av smärre justeringar av ritningarna. Exempelvis bör utrymning ske via lastluckorna istället för via däckshusen, som föreslås återställas. Statens maritima museer har ställt sig positiv till att även i det fortsatta upprustningsarbetet bistå staden med den antikvariatiska bedömningen.

Stadsledningskontoret anser att föreslagna förändringar i upprustningsarbetet säkerställer fartygets gestaltning och att dess maritima prägel bevaras.

Marknadsmässig hyra

Vandrarhemmet har idag totalt 293 bäddar varav 137 bäddar finns på båten. Efter planerad upprustning kommer antalet bäddar att minska med 27 platser till totalt 266 varav 110 bäddar finns på båten. Enligt STF (Svenska Turistföreningen) aktuella prognos beräknas antalet gästnätter för vandrarhemmet af Chapman och Hantverkarskasererna uppgå till totalt 75 000 år 2005, varav 30 700 gästnätter avser af Chapman, vilket är en kraftig minskning jämfört med 2004 då vandrarhemmet hade 86 500 gästnätter. Minskningen 2005 är en naturlig följd av att ett antal hytter har varit stängda p.g.a. problem med vattenläckage.

Vandrarhemsverksamheten på fartyget af Chapman drivs av Svenska Turistföreningen (STF) som i sin tur hyr av Stockholms stad genom idrottsnämnden. Nuvarande hyresavtal med STF löper t.o.m. 2007-09-30 med en uppsägningstid på 2 år. Sker ingen uppsägning förlängs avtalet med 5 år för var gång.

Staden får inte subventionera privat uthyrningsverksamhet och den hyra som staden debiterar ska vara marknadsmässig. Prövning av den marknadsmässiga hyran för fartyget af Chapman kan göras på olika sätt, stadsledningskontoret har valt att göra det utifrån två olika alternativ.

Att bo på STF vandrarhem af Chapman och Skeppsholmen kostar år 2005, 230 kr/person/dygn i dubbelrum och 200 kr/person/dygn i flerbäddsrums. Enligt nu gällande hyresavtal mellan staden och STF ska hyran motsvara 10 % av logiintäkterna, dvs. en s.k. omsättningshyra. Vid ett antagande att staden ska erhålla full kostnadstäckning för drift- och kapitalkostnader som avser vandrarhemsdelen (d.v.s. de beräknade drift- och kapitalkostnader på 1,8 mnkr för vandrarhemsdelen) och att det nuvarande logipriset inte höjs. Enligt detta beräkningssätt krävs det en villkorsändring av nuvarande avtal eftersom omsättningshyran måste sättas till 20-25 % av logiintäkterna. Stadens intäkter skulle då öka från idag 0,3 mnkr till 1,3 – 1,6 mnkr/år (beräknat på ett genomsnittligt logipris på 200 kr/person/dygn multiplicerat med en beläggning efter renoveringen på 31 800 gästnätter per år).

Stadsledningskontoret har som andra alternativ använt intilliggande Hantverkarskaseren som referensobjekt. Denna anläggning hyrs ut av Fastighetsverket till STF och hyran är satt till 1 500 kr/kvm. Vid ett antagande att denna hyra är marknadsmässig innebär det att motsvarande hyra för af Chapman skulle uppgå till totalt 1,5 mnkr/år.

Stadsledningskontoret kan således konstatera att de båda alternativa beräkningssätten ger likvärdiga resultat. Det innebär att den beräknade intäkten uppgår till 26 % av beräknade produktions-, drift- och underhållskostnader för det totala investeringsprojektet och 100 % av beräknade produktions-, drift- och underhållskostnader för investeringsutgiften för vandrarhemsdelen.

Stadsledningskontoret bedömer att det finns utrymme för en villkorsändring i avtalet från nuvarande 10 % till 20-25 %, särskilt mot bakgrund av att omsättningshyran inte har tillämpats fullt ut. Hyran har i stället indexuppräknats enligt konsumentprisindex med 1980 som basår. Detta innebär att dagens hyra på 0,3 mnkr endast motsvarar ca 4 % av beräknade logiintäkter för af Chapman. Stadsledningskontoret anser därför

att det är nödvändigt att förändra nuvarande hyresförhållande och att omsättningshyran tillämpas fullt ut eller att en fast årshyra med indexreglering fastställs.

Konsekvenser av marknadsmässig prissättning

Stadsledningskontoret har även gjort en analys av konsekvenserna om marknadsmässig prissättning ska tillämpas fullt ut (d.v.s. att staden erhåller full kostnadstäckning för den beräknade drift- och kapitalkostnader på totalt 5,7 mnkr för hela investeringsprojektet). Beräkningen bygger på samma ingående variabler som ovan nämligen 31 800 gästnätter per år och en omsättningshyra satt mellan 20-25 %. Detta skulle kräva ett logipris mellan 755-950 kr per person och dygn. Noteras bör att stadsledningskontoret inte har gjort någon bedömning om det finns en marknad för ett logipris i denna storleksordning för af Chapman. Däremot finns det hotell som håller dessa priser, exempelvis båthotellet MS Kronprinsesse Märtha där ett rum kostar mellan 700 – 1 000 kr per natt att hyra. Detta hotell har dock en annan standard än vad af Chapman kan erbjuda.

Om staden skall få full kostnadstäckning för investeringen krävs en höjning av nuvarande logipris med drygt 600 kr. Detta bedöms inte vara möjligt om verksamhetens lågprisprofil ska behållas. En prisjämförelse mellan några vandrarhem och lågprishotell i Stockholm som presenterades i stadsledningskontorets utlåtande från den 13 oktober 2004 visar att jämförelsepriserna per bädd och natt i dubbelrum ligger på ca 180-400 kr/person/dygn. För flerbäddsrum ligger priserna mellan 130 – 240 kr/person/dygn.

Stadsledningskontorets förslag

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att godkänna investeringsutgiften på totalt 65,0 mnkr under förutsättning att avtal kan fattas med nuvarande hyresgäst om villkoren.

Först efter förhandlingar med STF kan idrottsnämnden fastställa tidplanen för upprustningen. Idrottsförvaltningen bedömer att upprustningsbehovet med undantag för delar av riggen inte är akut och att en senareläggning av investeringen är möjlig. Stadsledningskontoret föreslår att finansiering av investeringsutgifterna för år 2006 och 2007 sker inom idrottsnämndens investeringsplan för 2006 och 2007.

Mot bakgrund av fartygets kultur- och stadsmiljömässiga värde föreslår stadsledningskontoret att kommunfullmäktige beslutar att finansieringen av drift- och kapitalkostnader till följd av investeringen ska ske i form av hyresintäkter fr.o.m. 1 oktober 2007 och grunda sig på en marknadsmässig bedömning för lågprishotellverksamhet. Detta kan även motivera att staden finansiera den del som avser det kulturmiljömässiga bevarandet, d.v.s. de drygt 70 % av kostnaderna som inte kan täckas av intäkter från uthyrningsverksamheten.

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande.

1. Upprustning av fullriggaren af Chapman med investeringsutgiften 65,0 mnkr godkänns under förutsättning att avtalet avseende tidplanen för upprustningen kan fattas med nuvarande hyresgäst.
2. Investeringsutgifterna för år 2006 och 2007 ska inrymmas i Idrottsnämndens investeringsplan för 2006 och 2007.
3. Finansieringen av drift- och kapitalkostnader till följd av investeringen ska ske i form av hyresintäkter fr.o.m. 1 oktober 2007 och grunda sig på en marknadsmässig bedömning för lågprishotellverksamhet.
4. Drift- och kapitalkostnader för år 2007 och framåt får beaktas i samband med upprättande av kommande års budgetar.
5. Som svar på återsremissen hänvisas i övrigt till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Statens maritima museer redovisar sina synpunkter samt ett protokoll som uppförts vid en genomgång av fartyget. Därtill kompletteras protokollet med en bildbilaga. Denna genomgång genomfördes i samarbete med idrottsförvaltningen. Statens maritima museers remissvar av den 14 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Fullriggaren *af Chapman* är inte bara ett vackert blickfång i centrala Stockholm. Hon är även en mycket viktig del av vårt gemensamma flytande kulturarv. Som före detta oceangående, fullriggat skepp är *af Chapman* ett komplement till övriga bevarade äldre fartyg och därmed en länk till både svensk och internationell sjöfartshistoria.

Fartyget är i behov av renovering och det är SMM:s uppfattning att en sådan renovering kan genomföras där antikvariska krav och önskemål om nytt vandrarhem inte på något sätt kolliderar.

Statens maritima museer är, vilket tidigare meddelats, intresserade av att medverka i renoveringsarbetet som antikvarisk kontrollant.

Protokoll från möte på fullriggaren af Chapman 2005-10-14 avseende kommande upprustning av fartyget

Närvarande

Hans-Lennart Ohlsson, Statens marina museer (SMM)

Ulf Sankell, Stockholms idrottsförvaltning

Stefan Båmstedt, Stockholms idrottsförvaltning

Thomas Milchert, Saltech (konsult)

Niclas Drottler, Saltech (konsult)

Mål och syfte med besöket

Mötet var föranlett av att idrottsförvaltningen tagit kontakt med SMM för att på plats gå igenom fartyget för att kartlägga vad som ur antikvarisk synpunkt är viktigt att bevara.

Upprustningen ska ske med stor hänsyn till fartygets nuvarande gestaltning och exteriör samtidigt som gällande myndighetskrav tillgodoses, t ex brandskydd, tillgänglighet och utrymning, ventilationskrav mm med avseende på användning för vandrarhemsverksamhet. En revidering av handlingarna kommer också att ske enligt den PM 2005-09-08 som idrottsförvaltningen redovisat. De ändringar som därvid görs innebär bl a att ingen sänkning av mellandäck sker, ingen höjning av däckbyggnaderna på huvuddäck görs, köket i en av dessa utförs som ett enklare s.k. "Cool-kitchen", en enklare s k plattformshiss som kan inrymmas i befintliga utrymmen ersätter den tidigare hissen som medförde viss ändrad höjd och tidigare föreslagen konferensdel utgår och ersätts av en enklare samlingssal (för t ex en skolklass) och förrådsytor.

Huvuddäck

Huvuddäcket som idag består av ett dubbelt trädäck som läcker och är delvis ruttet, ersätts av ett plåtdäck på vilket ett nytt trädäck läggs. Det är därvid viktigt att innan transport till varv ta hand om och återställa den däcksutrustning som idag finns. Denna är en del av vad man skulle kunna beskriva som fartygets skäl.

Mellan poopdäck och navigationshytten har tidigare funnits en s.k. kobrygga, dvs en landgång som möjliggjorde att t ex rorsman snabbt kunde förflytta sig mellan hytten och styningen på akterdäck. Om möjligt bör denna kobrygga återskapas.

Tidigare däckbryggor för livbåtar har tagits bort (kapats). Det lär finnas en livbåt från af Chapman i Karlskrona och om möjligheter finns bör denna återföras. SMM lovade undersöka närmare om förutsättningar för detta finns och kan spara livbåten "som bonus" till staden om renoveringen sköts på ett bra sätt. Livbåtsställ och däckbryggor måste återskapas på samma sätt som övrig däcksutrustning för att ge en rättvisande bild av ett seglande fartyg

Taket på däckshuset är idag belagda med falsad plåt. Ursprungligen var de klädda i trä. I samband med upprustningen av däckshuset bör om möjligt det ursprungliga takbeläggningsmaterialet återställas. För de ytor som är tillgängliga för besökare, t ex runt f.d. navigationshytten, innebär den falsade plåten också snubbelrisk. Poopdäck (längst akterut) som idag är tjärat har tidigare varit blankt. Detta bör skrapas och lackas. Det innebär att poopdäck som är helt friskt och där inget läckage skett, behålles utan någon omläggning med plåt etc.

På fördäck finns ett ankarrum med ankarspel och ankarkättingar som med enkla medel skulle kunna återskapas. Genom en glasvägg skulle det belysta rummet kunna bli ett intressant blickfång. I samband med revideringen undersöks närmare förutsättningarna för detta.

Ett alternativ som diskuterades var att återställa den stora lastluckan midskepps och där utföra en ny huvudentré. Detta skulle underlätta tillgänglighet och utrymning samt föra ner dagsljus till vandrarhemsdelen på mellandäck. Entrén skulle därför göras

inglasad. Förutsättningarna undersöks närmare under revideringsarbetet och diskuteras med STF.

Om lastluckan återupptas för ny entré, innebär det en minskning av däckbyggnaden som används för servering. Även av den anledningen måste frågan diskuteras med STF. Den däckbyggnad som används som reception mm behåller och bör enkelt kunna lyftas bort från däck.

Det s.k Gunrummet som är fartygets vackraste utrymme och mycket viktigt att bevara och återställa i nyskick. I princip räcker det med slipning och lackning av befintlig träinredning.

Om denna del ska kunna användas för mindre konferenser etc är det lämpligt att i samband med upprustningen möjliggöra för t ex datauppkoppling.

Mellandäck

På mellandäck eller trossdäck som det också kallas är hytterna för vandrarhemsverksamheten belägna. Fem av hytterna på styrbordssidan akterut är s.k. officershytter. Dessa hytter bör bevaras. I huvudsak handlar det om att återställa inredningen. Hytterna är original från tiden innan Stockholms stad förvärvade fartyget 1947. Hytterna är markerade med nr 22 – 26 på planen. Övriga hytter tillkom i samband med vandrarhemsombyggnaden och dessa kommer man inte att bevara. Här finns möjlighet att utföra nya hytter av prefabricerat material som därvid uppfyller gällande brandskydds-krav, vilket nuvarande material inte gör. Lastluckan som man alternativt kan ta upp igen och bygga om till ny entré, är belägen ovanför hytt nr 2.

Nedre däck

Detta däck är inte tillgängligt för vandrarhemsgäster eller allmänhet. Inredning saknas och några krav på bevarande finns inte. Vissa utrymmen finns dock behov av att ha kvar. Eftersom det är mycket viktigt för skrovets framtida långvariga skydd med en ordenlig blästring och målning av samtliga av skrovets stålytor måste all trägarnering tas bort.

Om man önskar återanvända vissa delar så är detta inget problem. SMM kommer att dokumentera hela fartyget inklusive dessa delar på nedre däck innan upprustningsarbetet påbörjas.

Akteröver behöver omfattande sanering och utrivning av alla gamla tankar, ledningar mm ske. I renoveringsarbetet ingår att dra nya ledningar (el, VA, sprinkler mm) och installationer på ventilationssidan. I det gamla förslaget hade ett konferensutrymme föreslagits där pannrummet idag finns och nya teknikutrymmen i stället placeras i förskeppet. Minsta ändringar som ska studeras vidare under revideringen innebär att behålla teknikutrymmena (t ex undercentralen för fjärrvärme, ventilationsaggregat mm) i akterskeppet och iordningställa det nya samlingsutrymmet inom befintliga ytor i förskeppet.

Riggen

Arbetet med riggen, kompletterande dokumentation, nedmontering, renovering och återmontering kan eventuellt vara lämpligt att upphandla separat. Här behövs en professionell kunskap som kanske inte har så mycket med skrovarbete och inredning att göra. Detta var parterna överens om.

Avslutning

Några skiljaktiga uppfattningar om inriktningen och vad som var viktigt att bevara, förelåg inte. Eftersom vissa delar t ex den alternativa lösningen och placeringen av huvudentrén påverkar hyresgästen i hög grad, kommer också idrottsförvaltningen att kontakta dem snarast. Förutom dokumentation innan renovering, har också SMM erbjudit sig att under det fortsatta arbetet bistå med antikvarisk konsultation och kontroll.

Vid protokollet 2005-10-14

Justeras

Stefan Båmstedt

Hans-Lennart Ohlsson

Fullriggaren af Chapman



Fotobilaga till protokoll från möte ombord på fartyget 2005-10-14 angående antikvariska värden mm



Däcket längst akterut, poopdäck, är i betydligt bättre skick än huvuddäck och behöver inte läggas om. Det är tätt och inte rötskadat. Här räcker en slipning och ytbehandling för att det ska återfå sin forna glans



Alla utrustningsdetaljer på däck ska bevaras. Det som är mycket skadat bör repareras. Detaljerna utgör en viktig del av fartygets skäl och visar hur ett segelfartyg såg ut som korsade världshaven för 100 år sedan. Av det skälet är det angeläget att även återställa den livbåt som ska finnas i Karlskrona



En senare tillkommen del av det främre däckshuset är placerad ovanpå den gamla lastluckan. Som alternativ skulle man kunna återställa denna öppning och utforma den till en inglasad huvudentré till vandrarhemsdelen. Frågan behöver naturligtvis diskuteras med hyresgästen (STF)



Det finns intressanta detaljer från svunnen tid som skulle kunna visas för besökare belysta genom en glasad vägg, t ex detta ankarspel. En hel del material finns också hos f d Skeppsgossekåren som man gärna vill visa



På en skalenlig modell av fartyget (dåvarande G D Kennedy) som lånats från Göteborg, ser man tydligt lastlucka (mitt i bilden) och däckshus



På samma modell ser man hur poopdäck längst akterut såg ut. Idag är det svart av tjära men kan enkelt slipas och behandlas. Ett nytt plåtdäck utförs bara på huvuddäck. Observera kobryggan mellan detta däck och signalhytten



Det s k gunrummet är den finaste delen på fartyget. Det ska naturligtvis bevaras och behöver egentligen bara en varsam ytskiktsbehandling för att återfå sin forna glans



På styrbords sida akterut finns 5 st f d officershytter som också bör bevaras och återställas. Hytterna har nr 22 – 26 på planen. Det handlar då främst om inredningen som tas om hand innan fartyget transporteras till varv



De vanliga hytterna är betydligt enklare och kan mycket väl ersättas med nya hytter som utförs av prefabricerat och fartygsmässigt material, dvs inga gips- eller spånskivor ska förekomma, inga dörrar i trä eller annat brandfarligt mtrl



I nedre delen av fartyget finns gott om förråd. All garnering (träbeklädnad) och inredningssnickerier måste rivas ut för att komma åt alla utrymmen och ytor för blästring och målning. Vill man spara något för återmontering går det naturligtvis det bra. Några antikvariska önskemål härvidlag föreligger dock ej



Den främre lastluckan ska idag även fungera som utrymningsväg. Den bör iordningställas till en mer permanent utgång som kan betjäna såväl vandrarhemsdelen på mellandäck som den samlingssal som troligen kommer att anordnas på undre däck, dvs en trappförbindelse bör anordnas i förskeppet från undre däck, via mellandäck upp till huvuddäck



Fullriggaren af Chapman ligger förtöjd drygt 15 m från kajen vilket ger en vision av ett seglande fartyg som när som helst skulle kunna ge sig iväg. Landgång och anslutning av vatten och avlopp samt fjärrvärme bör därför anpassas till detta och inte utföras på ett sätt som tar bort visionen



Renoveringen av riggen utgör en väsentlig del av projektet. Eventuellt kommer dokumentation av befintlig rigg, själva renoveringen och återmonteringen att handlas upp som en separat entreprenad på samma sätt som anslutningen av fjärrvärme. Här erfordras också en professionell kunskap. Vem kan t ex på denna bild se att några av rårna har felaktiga mått eller att några är av plast? Masternas övre delar som är av trä bör troligen bytas helt

Anm.

Ovanstående text och bilder ansluter till vad som diskuterades i samband med en genomgång av fartyget 2005-10-14 tillsammans med en representant från Statens marina museer.

Text och foto: Stefan Båmstedt

Bilagor:

1. Reservationer
2. Exteriörbilder från fullriggaren af Chapman
3. Interiörbilder från fullriggaren af Chapman .
4. Ritningar

RESERVATIONER M.M.

Idrottsnämnden

Reservation anfördes av Billy Östh m.fl. (m) med instämmande av Alf T Samuelsson (kd) och Caroline Silverudd Lundbom m.fl. (fp) med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

1. återremittera ärendet och be förvaltningen att utreda en helt eller delvis annan finansiering av upprustningen, samt att därutöver anföra:

Fullriggaren af Chapman är ett värdefullt inslag i stadsbilden. Såsom förvaltningen skriver är det viktigt att säkra en mångårig fortlevnad för fartyget och att det kan ligga kvar vid sin nuvarande plats invid Västra Brobänken på Skeppsholmen. En upprustning på 70 miljoner kr är dock väldigt mycket pengar. Vi ser det dock som ytterst tveksamt att skattebetalarna ska stå för hela kostnaden. Förvaltningen bör därför ges i uppdrag att undersöka en åtminstone delvis annan finansiering av upprustningen.

Exteriörbilder från fullriggaren af Chapman



Fullriggaren af Chapman lär vara världens mest fotograferade vandrarhem, vilket man också förstår och kan se vid ett besök på fartyget under turistsäsongen



De flesta byggnaderna på Skeppsholmen tillhör Statens fastighetsverk. Ett samarbete behöver t ex ske med dem då det gäller fjärrvärmeanslutning





**Riggen är en viktig del på ett segelfartyg även om det inte seglar. Riggen omfattar såväl master som rår och alla stag och det tågvirke som behövdes.
För af Chapmans del är det väl bara seglen som saknas**



Även om af Chapman inte är ett muséifartyg så är det naturligtvis viktigt att bevara delar som minner om gamla tider som här styrtrusning på poopdäck



Överbyggnaden på poopdäck ska naturligtvis också tas om hand för återmontering efterläggning av nytt däck



Med de gamla lastluckorna uppfällda får man en viss ventilation i fartyget. Luckorna fungerar också som utrymningsväg. Det hela ska givetvis ersättas med tekniska lösningar som uppfyller dagens krav.



Plåten i ytterskrovet är anfräkt av tidens tand men tjock och med hög kolhalt vilket ger god beständighet mot rost. En ytbehandling och målning bör räcka



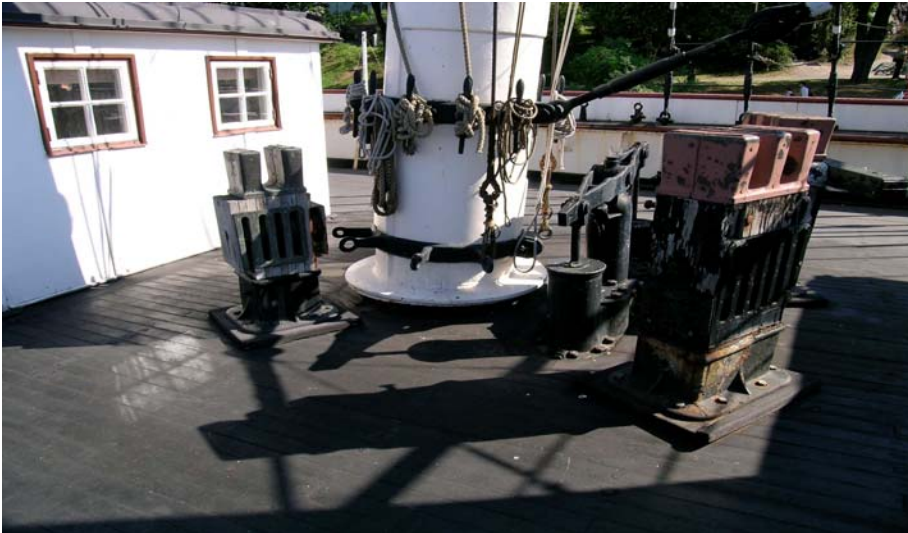
Mellan fartyg och kaj är det ca 10-12 meter. Positivt tycker många eftersom det förstärker intrycket av ett fartyg. Grundförhållandena styr även placeringen



Här visas röranslutningar för avloppet samt pålningen för landgången. Bådaderna ingår i upprustningsprojektet



Även bogsprötet på fartyget behöver renoveras



Hur mycket av den gamla utrustningen ska man renovera?



Interiörbilder från fullriggaren af Chapman

Ombord på af Chapman finns 2-10 bäddhytter. Alla hytter har våningssängar. Dusch och toalett finns i korridoren.



