



Martin Skillbäck
Stora projekt
Telefon: 08-508 262 76
martin.skillback@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2010-04-22

Upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad enligt detta tjänsteutlåtande.
2. Beslut i ärendet förklaras omedelbart justerat

Krister Schultz

Olle Cyrén

Sammanfattning

Kontoret har infordrat anbud på färjetrafiken i Hammarby Sjöstad åren 2011-2015. Trafiken skall som idag gå mellan Barnängsbryggan på Södermalm och Lumabryggan. Dessutom skall en ny förbindelse upprättas mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen 2011-2013 med option för åren 2014-2015. Tre anbud har inkommit. Anbudsgivaren Restaurangfartyget Delila AB uppfyller ej stadens krav på finansiell förmåga. Anbudet utvärderas därför ej vidare. De två övriga anbudslämnarna; Blidösundsbolaget AB och Ressel Rederi AB har goda referenser och bedöms likvärdiga vad gäller erfarenhet och kompetens. Båda bolagen har också bedrivit färjetrafik i Sjöstaden till full belåtenhet. Ressel Rederi har de fartyg som krävs för att upprätthålla trafiken. Blidösundsbolaget avser att nyanaffa en färja som uppfyller stadens krav och specialanpassas för trafiken, vilket tar ca 1 år från beställningsdatum. Som reservfärja offereras Ms Torsbyfjärden III som skall anpassas för att uppfylla stadens krav. Blidösundsbolagets anbud för perioden är 42 137 507 kronor. Ressel Rederis anbud är 44 820 000 kronor. Kontoret anser att båda anbuden är godtagbara. Anbudet från Blidösundsbolaget AB är dock det för staden ekonomiskt mest fördelaktiga. Kontoret anser att anbudet från Blidösundsbolaget AB skall antas.



Bakgrund

Utbyggnaden av Hammarby Sjöstad pågår planerligt. Vid årsskiftet 2009/2010 var ca 7 700 lägenheter inflyttade av totalt 11 000 planerade. Inflyttning pågår främst i delprojekten Henriksdalshamnen och Sjöstadporten. Den största återstående utbyggnadsetappen, Nordöstra Sjöstaden om ca 1 400 lägenheter, kommer att färdigställas när projekt Danvikslösen genomförts och Värmdövägen förlagts i tunnel genom Henriksdalsberget.

En planerad gångbro mellan Södra Hammarby Sjöstad och Södermalm utgick tidigt i projektet främst på grund av krav från Sjöfartsverket avseende öppningsbarhet vid båtpassager. Lösningen har istället blivit en mycket populär färjelinje mellan Lumabryggan i Sjöstaden och Barnängsbryggan på Södermalm. Trafiken startade 2001 och bidrar i hög grad till att Hammarby Sjöstad upplevs som en del av innerstaden. Dessutom bidrar den till att reducera bilanvändningen i området och stärker i hög grad områdets image som en stadsdel med höga miljöambitioner.

Antalet passagerare har ökat stadigt i takt med områdets utbyggnad. Under 2009 reste ca 1,1 miljon personer med färjan varav en ökande andel cyklister. Antalet resenärer varierar över året men pendlar mellan 2 700-3 700 per dag. Eftersom färjan ersätter en broförbindelse är transporten avgiftsfri för resenärerna.

Den nuvarande operatören, Ressel Rederi AB, har drivit trafiken sedan 2005. Den senaste upphandlingen gjordes för åren 2007-2008 med en utnyttjad option till förlängning åren 2009-2010. Trafiken kännetecknas av mycket god punktlighet och service. Kostnaden för färjetrafiken uppgår i år till ca 7,8 Mkr och belastar kontorets driftsbudget.

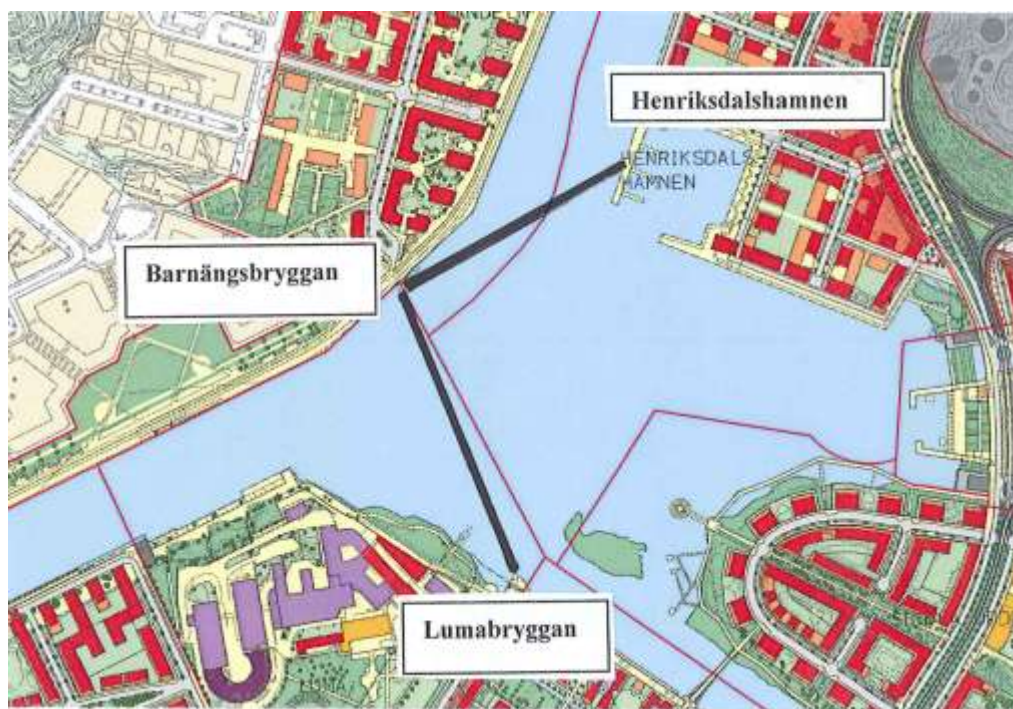
I samband med planeringen av Henriksdalshamnen aktualiserades en ny färjeförbindelse mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen. Staden fick option att utöka trafiken med denna förbindelse åren 2009-2010 (ExplN 2008-09-11). Inflyttningen i Henriksdalshamnen påbörjades hösten 2009 och idag är knappt 1/3 av områdets ca 900 lägenheter inflyttade. Finplaneringen, dvs. iordningsställande av framförallt ytskikt på gator och kajer påbörjas dock först sommaren 2010. Resenärerna måste ha en godtagbar access till färjan och bör av säkerhetsskäl ej passera områden med pågående markarbeten. Detta innebär att den utökade färjetrafiken till Henriksdalshamnen kan påbörjas först sent hösten 2010 då färjan tidigast kan angöra en provisorisk ponton längs den södra kajen.

Färjetrafiken till Henriksdalshamnen betraktas av kontoret som en försöksverksamhet. Överenskommelser har träffats med byggherrarna i området om medfi-

nansiering av verksamheten. Dessa innebär att byggherrarna bidrar till färjeförbindelsen med ca 1 Mnkr per år under åren 2011-2013.

Ny upphandling

Kontoret har infordrat anbud på färjetrafiken mellan Lumabryggan och Barnängsbryggan för perioden 2011-2015 samt mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen perioden 2011-2013 med option till förlängning åren 2014-2015. Färjan skall gå från Barnängsbryggan växelvis till Lumabryggan resp. Henriksdalshamnen enligt nedan. Detta innebär 15-minuterstrafik till skillnad mot idag då det under högtrafik är 10-minuters trafik. Förutom huvudfärja skall en reservfärja finnas som backup.



Förutom anbudssumma infordrades bl a även:

- Uppgifter om anbudsgivarens ekonomi och erfarenhet
- Referenser
- Teknisk beskrivning av fartyg och drivsystem
- Beskrivning av strategi för upprätthållande av trafik (även vintertid)
- Namn på reservfartyg vid eventuellt maskinhaveri eller liknande
- Uppgifter om emissioner och buller från trafiken



Utvärdering

Vid anbudstiden utgång 2010-03-22 hade anbud inkommit från följande företag:

- Blidösundsbolaget AB
- Restaurangfartyget Delila AB
- Ressel Rederi AB

Sammanställning av utvärderingen redovisas i bilaga 1.

Restaurangfartyget Delila AB uppfyller inte kravet på finansiell förmåga. Kravet är en årsomsättning om lägst 5 Mnkr det senast fastställda räkenskapsåret. Anbudet utvärderades därför inte vidare.

Ekonomi

Anbudssummorna för de två kvarvarande anbudsgivarna är följande:

Blidösundsbolaget AB	42 137 507 kronor
Ressel Rederi AB	44 820 000 kronor

Övrigt

Båda bolagen har goda referenser och bedöms likvärdiga vad gäller erfarenhet och kompetens. Båda bolagen har också bedrivit färjetrafik i Sjöstaden till full belastning.

Ressel Rederi AB offererar den nybyggda Ms Lisen som huvudfärja och Ms Lotten samt Ms Emelie som reservfärjor. De sistnämnda färjorna har använts i färjetrafiken i Sjöstaden sedan 2002 resp. 2000.

Blidösundsbolaget AB avser nyanskaffa en färja som uppfyller stadens krav och specialanpassas för trafiken. Som reservfärja offereras Ms Torsbyfjärden III som skall anpassas för att uppfylla stadens krav.

Exploateringskontorets synpunkter

Kontoret konstaterar att Ressel Rederi AB har de fartyg som krävs för att upprätthålla trafiken.

Blidösundsbolaget AB måste nyanskaffa huvudfärjan, vilket enligt bolaget tar ca 1 år från beställningsdatum. Trafiken under den första tiden, troligtvis under första halvåret 2011, avses upprätthållas med den ombyggda Ms Torsbyfjärden III. Kontoret anser detta vara en godtagbar lösning.



Differensen i anbudssumma är 2 682 493 kronor till Blidösundsbolagets fördel.

Huvudmannaskap

Exploateringskontoret för diskussioner med trafikkontoret angående överföring av hanteringen av färjetrafiken till trafikkontoret. Anledningen till att den finns hos exploateringskontoret är främst att den varit förknippad med exploateringen i Hammarby Sjöstad. Kopplingen blir dock svagare allteftersom området färdigställs. En överföring får prövas i samband med budgetarbetet för 2011.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret anser sammanfattningsvis att båda anbuden är godtagbara. Anbudet från Blidösundsbolaget AB är dock det för staden ekonomiskt mest fördelaktiga. Kontoret anser att anbudet från Blidösundsbolaget AB skall antas.

Slut