

Handläggare
Kajsa Ek
08-508 264 86

Till
Exploateringsnämnden
2018-11-15

Upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad och föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra upphandlingen.
2. Beslut i ärendet förklaras omedelbart justerat

Håkan Falk
Förvaltningschef

Sara Lundén
Avdelningschef

Kajsa Ek
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret har infordrat anbud på färjetrafiken i Hammarby Sjöstad omfattande åren 2019-2024 samt med en option för åren 2025-2028. Avtalsperioden tar hänsyn till tidplanen för utbyggnaden av Stockholms tunnelbana till området som beräknas vara klar år 2026-2027.

Färjetrafiken ska under den nya perioden bibehålla sin nuvarande rutt som går mellan Barnängsbryggan på Södermalm och Lumabryggan respektive mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen. Anbud har lämnats av Ressel Rederi AB och

Rederi AB Ballerina. Anbudet från Ressel Rederi AB är det för staden ekonomiskt mest fördelaktiga och anbudet föreslås antas.

Bakgrund

I samband med tillkomsten av Hammarby Sjöstad i slutet av 1990-talet planerades för en gång- och cykelbro över Hammarby Sjö. Broförbindelsen bedömdes vid det tillfället som nödvändig för att etablera Hammarby Sjöstad som en del av Stockholms innerstad. Efter omfattande utredningar framkom att det av olika anledningar inte var möjligt att bygga en fungerande broförbindelse, framför allt på grund av de krav som fanns från Sjöfartsverket avseende passagen.

Lösningen blev istället en färjelinje mellan Lumabryggan i Sjöstaden och Barnängsbryggan på Södermalm. Eftersom färjan ersatte en broförbindelse blev transporten avgiftsfri för resenärerna. Trafiken startade 2001.

Hösten 2008 förordade Exploateringskontoret en utökad förbindelse till Henriksdalshamnen med anledning av att en inflyttning till området skulle påbörjas 2009 samt i avvaktan på Danvikslösen. Sedan 2011 utökades färjetrafiken till att även omfatta förbindelse mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen. Under de tre första åren, mellan 2011-2014, medfinansierades den nya sträckan med en miljon kronor per år av byggaktörer i området.

Nuvarande avtalsperiod

Senaste upphandling av färjetrafiken genomfördes av Exploateringskontoret för åren 2012-2017 med option att förlänga avtalet ytterligare två år. Upphandlingen vanns av den dåvarande trafikutövare Ressel Rederi AB som drivit trafiken sedan 2005. Exploateringskontoret valde att använda optionen och därmed har nuvarande avtalsperiod förlängts ytterligare två år till 2019-06-30.

Ny upphandling

Exploateringskontoret har infortrat anbud på färjetrafiken för perioden 2019-2024 samt med en option för åren 2025-2028. Färjorna skall som idag gå mellan Barnängsbryggan och Lumabryggan respektive mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen.

Ett av de övergripande målen som ställts på uppdraget är att färjetrafiken ska drivas med ökad andel förnybart drivmedel. I enlighet med de krav som ställs på trafikutövare i upphandlingen förtydligas vad som menas med förnybart drivmedel:

- El som är producerad med vatten-, vind-, sol- eller vågkraft samt biobränslen
- FAME (fettsyrametylestrar), t.ex. RME (rapsmetylester)
- HVO-diesel (hydrerade vegetabiliska oljor, syntetisk)
- BTL-diesel (biologisk, syntetisk)
- Bioetanol - ED95 (bussar/lastbilar)
- Bioetanol - E85/E75 (personbilar)
- Fordonsgas som består av minst 80 % biogas

Från och med den 1 juli 2019 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 20 %. Från 2020-06-30 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 50 %. Från 2021-06-30 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 90 %.

Utvärdering

Vid anbudstidens utgång 2018-09-26 hade följande anbud inkommit:

Reder AB Ballerina	19 091 470 kr/år
Ressel Rederi AB	13 563 934 kr/år

Ressel Rederi AB klarar de krav som angetts i förfrågningsunderlaget och har dessutom lämnat det lägsta anbudet, 13 563 934 kr/år. Kontoret föreslår att anbudet från Ressel Rederi AB antas.

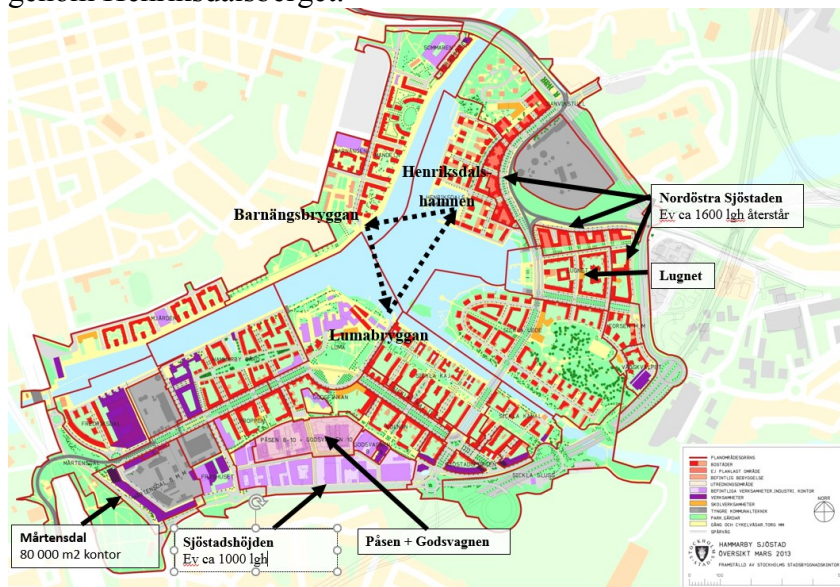
Ekonomiska konsekvenser för staden

Stadens utgifter bedöms uppgå till 13 563 934 kr/år vilket belastar stadens driftsbudget.

Färjetrafikens framtid i Hammarby Sjöstad

Hammarby Sjöstad har blivit en populär stadsdel som fortfarande växer. Idag är ca 9100 lägenheter färdigställda och 1000 lägenheter är under uppförande i kvarteret Lugnet, Påsen och Godsvagnen. I Mårtensdal pågår det även kontorsbyggnation omfattande ca 80 000 kvm. De två större återstående utbyggnadsetapperna i Hammarby Sjöstad finns inom områdena Nordöstra Sjöstaden och Sjöstadshöjden. I Sjöstadshöjden

planeras det för ca 1000 lägenheter och i nordöstra Sjästad planeras det uppföras ca 1600 lägenheter om projekt Danvikslösen genomförs och Värmdövägen förläggs i tunnel genom Henriksdalsberget.



Tunnelbanenätet byggs ut i Stockholms län varav en av sträckorna går mot Nacka med station vid Hammarby kanal. Stationen byggs under kanalen med en nordlig uppgång på Södermalm och en sydlig uppgång i Hammarby sjöstad. Den nordliga uppgången planeras intill Vintertullstorget och Katarina Bangata, den södra uppgången får sin entré i Lumaparkens västra del intill tvärbanan. Därmed kommer de som har SL-kort att kunna gå ner i uppgången vid Luma och komma upp vid Katarina Bangata och vice versa. Den nya tunnelbanan planeras tas i drift någon gång under 2026-2027.



I samband med att tunnelbanan förlängs ut mot Nacka kommer ytterligare kollektivtrafiksatsningar inom och i närområdet till Hammarby sjöstad att byggas ut på flera olika sätt, bland annat genom att:

- Saltsjöbanan rustas upp
- Tvärbanan förlängs till Sickla
- Flera stombussar förbättrar tvärförbindelser ytterligare

Färjetrafiken har sedan starten varit populär. Enligt den senaste statistiken från 2017 reste ca 945 000 personer per år med färjan varav ca 71 000 cyklister. Antal resande har under nuvarande avtalsperiod (2012 – 2019) hållit sig omkring 1 miljon resande med en variation om ca 100 000 från år till år. Färjetrafikens popularitet kan förklaras av att den utgjort det snabbaste och billigaste alternativet att ta sig mellan stadsdelarna. Det bor också personer i Hammarby Sjöstad som har sin barnomsorg på östra Södermalm och som därmed använder färjan dagligen.

Färjetrafiken har sedan starten varit avgiftsfri för resenärer. När det nya alternativet i form av tunnelbana/gångtunnel invigs kommer färjetrafikens funktion som snabbaste förbindelsen mellan stadsdelarna utmanas.

Slutsats

Exploateringskontorets uppdrag är att ansvara för förvaltning och exploatering av stadens mark. Drift av färjelinje utgör inte den huvudsakliga verksamheten och den medför dessutom en stor

belastning på Exploateringskontorets driftsbudget. Om det i framtiden beslutas att färjetrafiken ska fortsätta efter tunnelbanans invigning bör huvudmannskapet ses över.

Ressel Rederi AB klarar de krav som angetts i förfrågningsunderlaget och har dessutom lämnat det lägsta anbudet, 13 563 934 kr/år. Kontoret föreslår att anbudet från Ressel Rederi AB antas.