

Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2018/1589)

Upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad

Hemställan från exploateringsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av upphandlingen godkänns och exploateringsnämnden ges i uppdrag att genomföra upphandlingen av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad.
2. Kostnader för färjetrafiken i Hammarby Sjöstad ska finansieras inom exploateringsnämndens budget.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Exploateringsnämnden har infordrat anbud på färjetrafiken i Hammarby Sjöstad omfattande åren 2019-2024 med 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 kommande avtalsperiod bibehålla sin nuvarande rutt mellan Barnängsbryggan på Södermalm och Lumabryggan respektive mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen.

Senaste upphandling av färjetrafiken genomfördes av exploateringsnämnden 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. Exploateringsnämnden valde att använda optionen och därmed har nuvarande avtalsperiod förlängts ytterligare två år till den 30 juni 2019. Upphandlingen överstiger 50 miljoner kronor på

fem år och exploateringsnämnden har bedömt att beslutet därför ska hemställas till kommunfullmäktige.

Anbud har lämnats av nuvarande leverantör Ressel Rederi AB och av Rederi AB Ballerina. Exploateringsnämnden föreslår att staden antar anbudet från Ressel Rederi AB som är det för staden ekonomiskt mest fördelaktiga.

I samband med utbyggnaden av Hammarby Sjöstad i slutet av 1990-talet etablerades en färjelinje mellan Lumabryggan i Sjöstaden och Barnängsbryggan på Södermalm. Eftersom färjan ersatte en ursprungligen tänkt broförbindelse beslutade staden att transporten skulle vara avgiftsfri för resenärerna vilket den varit från trafikstarten 2001. År 2011 utökades färjetrafiken till att även omfatta förbindelse mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser mot bakgrund av färjeförbindelsens tillkomsthistoria det som angeläget att trafiken ges förutsättningar att fortsätta samt ser därför positivt på exploateringskontorets förslag att genomföra den upphandlade färjetrafiken i Hammarby Sjöstad.

Mina synpunkter

Staden ska utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, och transportsnåla resmönster. Mot bakgrund av färjeförbindelsens tillkomsthistoria där en planerad broförbindelse inte kunde genomföras för en växande stadsdel som staden ville knyta till innerstaden, är det angeläget att trafiken ges förutsättningar att fortsätta.

Jag ser därför positivt på exploateringsnämndens förslag att genomföra den upphandlade färjetrafiken i Hammarby Sjöstad och välkomnar att ett av de övergripande målen som ställts på uppdraget är att färjetrafiken ska drivas med ökad andel förnybart drivmedel. Om det sedan i framtiden beslutas att färjetrafiken ska fortsätta efter tunnelbanans invigning bör huvudmannaskapet ses över.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi skulle gärna se att den populära färjetrafiken framöver inte bara är det snabbaste och billigaste alternativet att ta sig mellan Hammarby sjöstad och Södermalm, utan även det mest klimatsmarta. Det är utmärkt att kraven på andel förnybart drivmedel höjs till SL:s nivå, och vi ser också gärna att möjligheten att bedriva trafiken med elfärjor prövas.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av upphandlingen godkänns och exploateringsnämnden ges i uppdrag att genomföra upphandlingen av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad.
2. Kostnader för färjetrafiken i Hammarby Sjöstad ska finansieras inom exploateringsnämndens budget.

Stockholm den 19 december 2018

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Karin Gustafsson (alla S) och Clara Lindblom och Rikard Warlenius (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Exploateringsnämnden godkände den 15 november 2018 för sin del upphandling av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad och föreslog att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra upphandlingen.

Inför exploateringsnämndens beslut har nämnden infordrat anbud på färjetrafiken för perioden 2019-2024 med option för åren 2025-2028. Avtalsperioden tar hänsyn till tidplanen för utbyggnaden av Stockholms tunnelbana till området som beräknas vara klar år 2026-2027. Färjorna ska som idag gå mellan Barnängsbryggan och Lumabryggan respektive mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen.

Senaste upphandling av färjetrafiken genomfördes av exploateringsnämnden 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. Exploateringsnämnden valde att använda optionen och därmed har nuvarande avtalsperiod förlängts ytterligare två år till den 30 juni 2019. Upphandlingen överstiger 50 miljoner kronor på fem år och exploateringsnämnden har bedömt att beslutet därför ska hemställas till kommunfullmäktige.

Anbud har lämnats av nuvarande leverantör Ressel Rederi AB och av Rederi AB Ballerina. Exploateringsnämnden föreslår att staden antar anbudet från Ressel Rederi AB som är det för staden ekonomiskt mest fördelaktiga.

I samband med utbyggnaden av Hammarby Sjöstad i slutet av 1990-talet etablerades en färjelinje mellan Lumabryggan i Sjöstaden och Barnängsbryggan på Södermalm. Eftersom färjan ersatte en ursprungligen tänkt broförbindelse beslutade staden att transporten skulle vara avgiftsfri för resenärerna vilket den varit från trafikstarten 2001. År 2011 utökades färjetrafiken till att även omfatta förbindelse mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen. Under de tre första åren för den nya sträckan, mellan 2011-2014, medfinansierades den med en miljon kronor per år av byggaktörer i området.

Exploateringsnämndens närmast föregående upphandling av färjetrafiken omfattade 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. Exploateringsnämnden valde att använda optionen och därmed har nuvarande avtalsperiod förlängts ytterligare två år till 2019-

06-30. Antal resande har under nuvarande avtalsperiod 2012 – 2019 hållit sig omkring 1 miljon resande per år.

Ett av de övergripande målen som ställts på uppdraget är att färjetrafiken ska drivas med ökad andel förnybart drivmedel enligt följande:

- Från 1 juli 2019 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 20 procent
- Från 30 juni 2020 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 50 procent.
- Från 30 juni 2021 ska andelen förnybart drivmedel vara minst 90 procent.

Ressel Rederi AB klarar de krav som angetts i förfrågningsunderlaget och har dessutom lämnat det lägsta anbudet, 13 563 934 kr per år.

Exploateringsnämnden föreslår att anbudet från Ressel Rederi AB antas.

Kostnaden belastar i sin helhet exploateringsnämndens driftsbudget.

Stadsdelen Hammarby Sjöstad byggs fortfarande ut och nya människor flyttar in. Idag är cirka 9 100 lägenheter färdigställda och 1 000 lägenheter är under uppförande i kvarteret Lugnet, Påsen och Godsvagnen. I Mårtensdal pågår det även kontorsbyggnation omfattande ca 80 000 kvadratmeter. De två större återstående utbyggnadsetapperna i Hammarby Sjöstad finns inom områdena Nordöstra Sjöstaden och Sjöstadshöjden. I Sjöstadshöjden planeras det för ca 1 000 lägenheter och i nordöstra Sjöstaden planeras det uppföras ca 1 600 lägenheter om projekt Danvikslösen genomförs och Värmdövägen förläggs i tunnel genom Henriksdalsberget.

För tunnelbanans utbyggnad mot Nacka planeras en station under Hammarby kanal med en nordlig uppgång på Södermalm och en sydlig uppgång i Hammarby sjöstad. Därmed kommer de som har SL-kort att kunna passera kanalen. Den nya tunnelbanan planeras att tas i drift någon gång under 2026-2027 och då bedömer exploateringsnämnden att färjetrafiken som den snabbaste förbindelsen mellan stadsdelarna kommer att utmanas.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2018 följande.

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. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Hansson m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret har infortrat 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 infordrat 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 (fetttsyrametylestrar), 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.

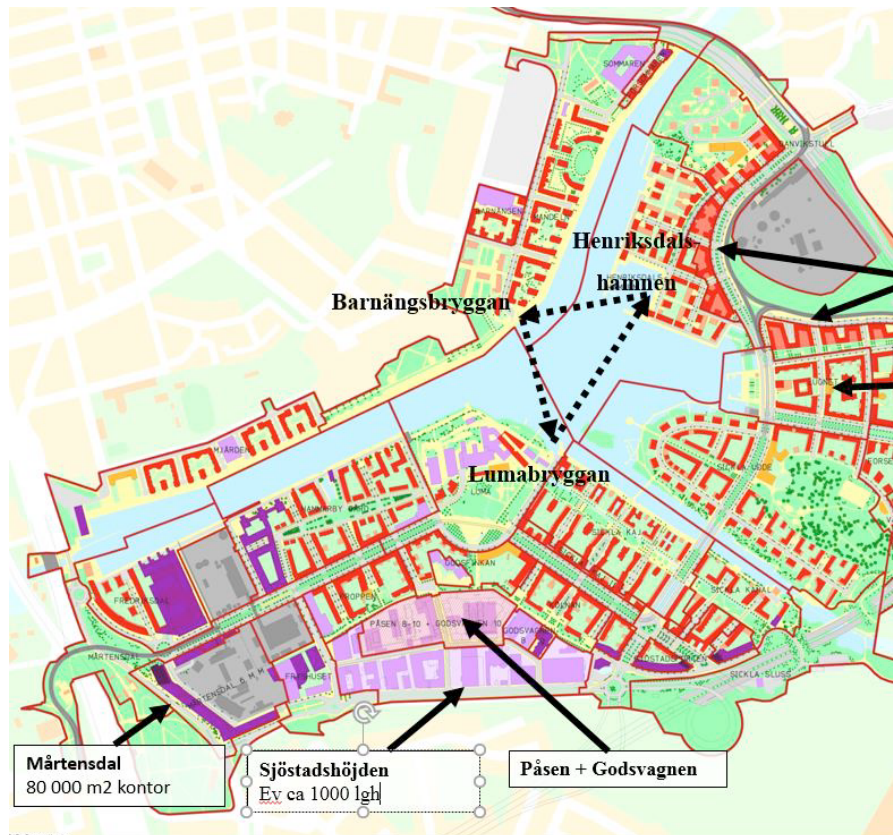
Ekonomiska konsekvenser för staden

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 Sjöstaden 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.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt finansborgarrådets budgetförslag för 2019 måste staden utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, och transportsnåla resmönster. Nämnder och bolagsstyrelser ska enligt budgetförslaget arbeta för en fossilbränslefri organisation 2030 genom att fasa ut användningen av fossil energi i egen och upphandlad verksamhet. Exploateringsnämnden ska vidare bidra till stadens arbete med att underlätta stockholmarnas liv och för minskade transporter.

Fortsatt drift av färjelinjen är enligt stadsledningskontorets bedömning i linje med budgetförslaget.

Mot bakgrund av färjeförbindelsens tillkomsthistoria där en planerad broförbindelse inte kunde genomföras för en växande stadsdel som staden ville knyta till innerstaden, ser stadsledningskontoret det som angeläget att trafiken ges förutsättningar att fortsätta. När det i framtiden kommer alternativa samband i form av tunnelbanestation under kanalen får behovet av och formerna för trafiken tas under ny prövning.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra upphandlingen av färjetrafiken i Hammarby Sjöstad, samt att kostnaderna ska finansieras inom exploateringsnämndens budget.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Hansson m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Vi skulle gärna se att den populära färjetrafiken framöver inte bara är det snabbaste och billigaste alternativet att ta sig mellan Hammarby sjöstad och Södermalm utan även det mest klimatsmarta. Det är utmärkt att kraven på andel förnybart drivmedel höjs till SL:s nivå, men vi anser att kontoret dessutom kan pröva möjligheten att bedriva trafiken med elfärjor.