

Handläggare
Kristina Glitterstam
08- 508 876 72
Maria Cederborg
08-508 265 79**Till**
Exploateringsnämnden
2021-11-25

Tilläggsavtal rörande färjetrafiken i Hammarby Sjöstad

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner tilläggsavtal till huvudavtalet rörande färjetrafiken i Hammarby Sjöstad enligt detta tjänsteutlåtande.
2. Beslut i ärendet förklaras omedelbart justerat

Johan Castwall
FörvaltningschefSara Lundén
AvdelningschefKajsa Ek
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret upphandlade färjetrafiken mellan Hammarby sjöstad och Södermalm i Hammarby sjö 2018. Upphandlingen godkändes av nämnden 2018-11-15. Avtal tecknades då med Ressel Rederi AB som även tidigare opererat linjen på kontorets uppdrag. Avtalet gäller för en period om fem år med en möjlig förlängning på ytterligare fyra år, sammanlagt som längst till 2028-06-30. Ressel Rederi AB valde under 2020 att elektrifiera den ena av de två färjor som trafikerar linjen, Lotten. Nu står de i begrepp att elektrifiera även det andra fartyget, Lisen. Kontoret föreslår i samband med detta att optionen utlöses för samtliga

fyra år och att timdebiteringen förtydligas med avseende på eldrift. Avtalet med rederiet kommer därmed att sträcka sig till 2028-06-30.

Bakgrund

Historik, färjeverksamhet Hammarby sjö

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 var mycket svårt 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. Sedan 2011 utökades färjetrafiken till att även omfatta förbindelse mellan Barnängsbryggan och Henriksdalshamnen då även de nordostliga delarna av Hammarby sjöstad fick inflyttning.

Nuläge

Senaste upphandlingen av trafikeringen genomfördes 2018 där Ressel Rederi AB vann. Ett avtal på fem år med option på fyra års förlängning tecknades mellan parterna. Det gäller under den första perioden mellan 2019 och 2024. Ersättning till rederiet sker dels med en fast ersättning, dels per gångtimme som färjan är i trafik.

Färjelinjen trafikeras av två fartyg; Lisen och Lotten. Dessa ägs av rederiet. I upphandlingen från 2018 ställde kontoret krav på att fartygen upptrappat skulle övergå till en högre andel förnybart bränsle där el från vatten-, vind-, sol- eller vågkraft fanns med som ett alternativ. Ett annat var också HVO-diesel (hydrerade vegetabiliska oljor, syntetisk) som kan brukas på samma sätt som ordinär diesel.

Under 2020 valde rederiet att konvertera Lotten till eldrift. Laddning sker vid Barnhusbryggan och laddningen räcker nästan hela dagen; lite drygt en gångtimme per dygn går den på diesel,

resten är eldrift. Lotten är betydligt tystare och har utrustats med bättre styrmekanismer som gör att färre vändningar i Hammarby sjö behövs. Den första tiden var inkörningsperiod för tekniken och batterierna, men i mars 2021 kördes fullt ut med elmotorerna. Rederiets egna beräkningar denna första månad visar att koldioxidutsläppen från Lotten minskat med ca två ton.

Tilläggsavtal, avtalslängd

Efter ett år i drift kan konstateras att konverteringen av Lotten varit lyckosam. Batterierna har visat sig klara att driva färjan under nästan hela dagen. Planer finns nu på att konvertera Lisen på motsvarande sätt.

Med anledning av denna kommande satsning så föreslår nu kontoret att den i ursprungsavtalet beskrivna optionen om maximalt fyra år utlöses i sin helhet.

Nyheter i tilläggsavtalet

Tilläggsavtalet innehåller fler viktiga punkter:

- I och med att driften vid tilläggsavtalets tecknande övergår till i huvudsak eldrift reglerar även parterna ersättningsnivå för elförbrukningen per gångtimme. Ersättningsnivån regleras en gång per år och ligger därefter fast till nästa regleringstillfälle. Detta innebär att kostnaderna blir kända för kommande år.
- Antalet timmar som rederiet får köra på bränsle begränsas till maximalt tio timmar per månad för båda fartygen. Val av drivmedel för dessa timmar ska överenskommas mellan parterna en gång årligen.
- Laddningen av båda färjorna ska ske vid Barnängsbryggan och rederiet har redan ett avtal tecknat med Stockholms Hamnar så att de kan få en andel från Stockholms Hamnars befintliga elavtal. Det betyder att det inte krävs någon ny ledningsdragning för att försörja färjetrafiken.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter

Färjetrafikeringen i Hammarby sjö har på några få år lyckats få ner sitt klimatavtryck genom att kontoret i den senaste upphandlingen krävställdes bränslet som driver fartygen. Rederiet valde att elkonvertera ett av fartygen och står nu i begrepp att

konvertera även det andra. I samband med denna elkonvertering föreslås nu ett avtalstillägg för att bättre beskriva de nya förutsättningarna.

De prognoser som kontoret gjort för att uppskatta kostnaderna för färjedriften med två elkonverterade fartyg och villkor enligt föreslaget avtalstillägg visar på ca 4-5% dyrare färjedrift framöver. Dock kan nämnas att priset på HVO-diesel, som färjan Lisen drivs med i dagsläget, gått upp nära tre kronor per liter under 2021. Fortsatt utveckling är osäker men troligen kommer priset att öka. Föreslaget tilläggsavtal skulle, enligt kontorets bedömning, göra prognoser för kommande driftbudgetar säkrare då det inte längre skulle vara så beroende av bränslepriser. Fluktuation finns visserligen även på elmarknaden men tilläggsavtalet reglerar detta till ett fast pris per gångtimme. Delar av det fasta priset kommer att indexregleras.

Miljövinsten för när 25% av färjedriften gick på el beräknades till två ton per månad totalt i jämförelse med situationen innan elkonverteringen. En elkonvertering av båda fartygen och de nya kraven på max tio timmar per månad med annat bränsle än el gör att kontoret förväntar sig en avsevärt större miljövinst i detta nästa steg i elkonverteringen.

Sammantaget ställer sig kontoret positivt till föreslaget tillägg till avtal.

Exploateringskontorets förslag / Remissmaterialet

Exploateringskontoret föreslår att nämnden godkänner tilläggsavtalet med ovanstående innehåll.

Slut