

Trafikavdelningen  
*Sjötrafik*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-11-10  
Version

Diarienummer  
TN 2014-0713

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Göran Malmsten  
08-686 17 72  
Goran.malmsten@waxholmsbolaget.sll.se

Trafiknämnden  
2014-12-02, punkt 6

## **Genomförandebeslut avseende upphandling av mindre skärgårdsfartyg för åretruntrafik**

### **Ärendebeskrivning**

Förslag till beslut om att genomföra upphandling av mindre isgående skärgårdsfartyg. Syftet är att ersätta entreprenörsägt, uttjänt fartyg för att säkerställa åretruntrafik i det norra trafikområdet och viss RUFSS-trafik i övrigt.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 10 november 2014.  
Landstingsfullmäktiges beslut om budget 2014 med plan för åren 2015-2016 och investeringsbudget 2014 samt plan för åren 2015-2018, 2013-06-11/12 (LS 1301-0040).  
Trafiknämndens förslag till slutlig budget 2014 inklusive förslag till investeringsplan 2014-2018, 2013-09-12 (TN 2014-0140).

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* uppdra åt förvaltningschefen att genomföra upphandling av ett mindre åretruntrafartyg i enlighet med vad som anges i detta tjänsteutlåtande, inklusive att fatta anskaffningsbeslut, fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut, teckna upphandlingskontrakt, samt att efter att kontraktet överlåtits till Waxholms Ångfartygs AB, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget förvalta kontraktet, inklusive besluta om ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget,

*att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Bakgrund*

De gamla motoriserade ångsluparna Kung Ring och Angantyr som tidigare använts som åretruntrafartyg på bland annat Waxholmsbolagets kortare traser ersattes 1978 av de då nybyggda fartygen Vindöga och Solöga.

Trafikavdelningen  
*Sjötrafik*TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-11-10  
VersionDiarienummer  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Ersättningsfartygen blev avsevärt större och framförallt mer djupgående än de tidigare fartygen, vilket har medfört betydande begränsningar i att utnyttja dem där vattendjupet understiger 4 meter. I det norra trafikområdet Solö-Furusund-Gräskö-Norröra-Söderöra, där problemet med vattendjup är särskilt påtagligt, har man hittills kunnat upprätthålla vintertrafik genom avtal som innefattar det gamla fartyget Kung Ring (byggd 1902), tillhörig Norra Skärgårdstrafiken AB. En klar begränsning har varit fartygets isegenskaper, som inneburit inställd trafik vid kraftig isläggning. Hösten 2013 såldes fartyget till Rederi AB Ballerina som är leverantör av pendelbåtstrafik Lidingö-Stockholm, den s.k Sjövägen. Trafiken i det norra skärgårdsområdet har under vintern 2013-2014 upprätthållits med fartyget Riddarfjärden, byggd 1936. Trafiklösningen med Riddarfjärden får anses som en interrimslösning då fartyget har liknande egenskaper vid gång i is som Kung Ring.

#### *Behovsanalys*

Av driftsäkerhetsskäl bedöms behovet av ett nytt fartyg vara stort. För att kunna lösa hela trafikbehovet med en åretruntrafik i det norra skärgårdsområdet samt uppfylla tillgänglighets- och miljökrav behövs ett nybygge då lämpligt fartyg saknas på andrahandsmarknaden.

Mot ovanstående bakgrund och behov föreslås att trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att genomföra en upphandling av nytt isgående skärgårdsfartyg.

#### *Krav på nytt fartyg*

Trafikförvaltningen har genomfört projektering av det fartyg som föreslås upphandlas genom detta ärende, och nedan redovisas huvudsakliga krav som föreslås ställas på fartyget.

Fartyget skall vara avsett att användas i Stockholms skärgård för transport av passagerare och gods. Fartyget föreslås planeras för 150 passagerare och byggas enligt gällande lag och regler för passagerarfartyg som trafikerar fartområde E.

Trafikförvaltningen föreslår att anbudsgivare uppdras att ägna särskild uppmärksamhet åt passagerarkomfort vid ombordstigningen och under vistelse ombord. Upphandlingen föreslås ställa krav på att fartyget ska innehålla besättningsutrymmen, serviceutrymmen, lastutrymmen, däckskontor, passagerarsalong och soldäck.

Vidare föreslås krav på att fartyget är projekterat för att uppfylla full tillgänglighet ombord, EU:s förordning 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss, samt interna riktlinjer i form av RiTill och Transportstyrelsens krav avseende handikappanpassning av passagerarfartyg.

Trafikavdelningen  
*Sjötrafik*TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-11-10  
Version

Diarienummer

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafiken ska kunna upprätthållas året om och fartyget ska kunna forcera ishinder på sin rutt. Även isvallar, som skapas av de stora färjorna och annan trafik i farlederna in till Stockholm behöver kunna forceras. Fartygets linjer ska ge goda egenskaper såväl i is som i öppen sjö. Krav föreslås ställas i syfte att fartyget konstrueras så att det kan sättas i trafik mellan Waxholmsbolagets ordinarie passagerarbryggor och så att det kan använda stävtillägg effektivt med god manöverförmåga. Pollare och brädgångsportar anpassas även för bogförtöjning. Speciell hänsyn föreslås läggas på hög verkningsgrad av maskineri och på låg miljöpåverkan vid val av system i form av dieselelektriskt framdrivningsmaskineri.

#### *Tidplan*

Förutsatt beslut i enlighet med detta genomförandebeslut av trafiknämnden i november 2014, planeras tilldelningsbeslut kunna fattas i september 2015. Byggstart beräknas till oktober/november 2015, varvid fartyget beräknas kunna levereras årsskiftet 2016/2017.

#### *Ägande och finansiering*

Det föreslås att Waxholmsbolaget själv äger fartyget samt svarar för finansiering. Finansiering föreslås ske genom upplåning från landstingets internbank AB SLL Internfinans.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Fartygets anskaffningsutgift beräknas till 60 Mkr. Finansiering av projektkostnader för fartyget ingår i utgiften. Anskaffningsutgiften inryms i beslutad investeringsbudget för år 2014.

Årliga kapitalkostnader i form av avskrivning och räntor för investeringslån beräknas belasta verksamheten under de fem första åren efter fullgjord leverans med 5 mkr. Därefter sjunker kostnaden under resterande 20 år, varefter fartyget är avskrivet och betalat i sin helhet.

#### **Miljökonsekvenser av beslutet**

Högre miljökrav, med avseende på förnyelsebart bränsle och energiåtgång kommer att ställas på det nya fartyget jämfört med befintligt tonnage, innebärande att Trafikförsörjningsprogrammets ("TFP") mål om förnyelsebart bränsle uppfylls vid leverans av fartyget. Målet i TFP är att andelen förnyelsebart bränsle vid nyanskaffning av fartyg ska uppgå till 90 % år 2020, givet att bränsle finns tillgängligt.

Trafikavdelningen  
*Sjötrafik*TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-11-10  
Version

Diarienummer

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Fartyget föreslås utrustas med ett diesel elektriskt maskineri, vilket gör att fartygets driftsprestanda och energiåtgång minskar i relation till diesel mekaniskt maskineri. Detta möjliggör framtida alternativa tekniska lösningar, där energiförsörjning kan ske med hjälp av till exempel batterier, solceller och hybridlösningar osv.

Under projekteringen har stor vikt har legat på att finna lösningar som tillgodoser höga miljökrav och lägre energiåtgång, exempelvis är fartygets ventilationsanläggning anpassad att använda mindre energi med returluft och, retursystem för spillvärmen från maskineri. Fartyget är projekterat och förberett för att kunna använda fjärrvärme som uppvärmning till kaj samt utrustas med katalytisk rening av avgaser och maskineri som uppfyller de högsta miljöklasserna.

I upphandlingen föreslås krav ställas på hur fartyget ska återvinnas enligt IMO Resolution A.962(23) Guidelines on Ship Recycling, där krav ställs om hur fartyg ska byggas och dokumenteras för framtida återvinning.

Investeringen är positiv ur miljösynpunkt eftersom den medger utväxling av ett äldre fartyg med äldre maskineri för framdrift som har större negativ miljöpåverkan.

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström  
FörvaltningschefSara Catoni  
Trafikdirektör