



Waxholms Ångfartygs AB

Budgetunderlag 2012

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING	2
2. VERKSAMHETSIDÉ OCH VISION	3
3. MÅL OCH UPPDRAG	4
3.1. MÅL	4
3.2. UPPDRAG	5
4. VERKSAMHETENS OMFATTNING OCH INNEHÅLL	6
4.1. NÄRMARE OM VERKSAMHETSFÖRÄNDRINGAR	9
5. VERKSAMHETENS EKONOMI	11
5.1. ANTAGANDEN I BUDGETUNDERLAG 2012	11
5.2. RESULTATRÄKNING	12
5.3. BALANSRÄKNING	15
5.4. INVESTERINGAR	15
5.5. FINANSIERING AV INVESTERINGAR	17
6. RISKER/MÖJLIGHETER ÅR 2012	18
7. PERSONAL	18
8. MILJÖ	19
9. NYA EFTERFRÅGADE TRAFIKLÖSNINGAR	20
9.1. EFTERFRÅGADE TRAFIKÖKNINGAR I SKÄRGÅRDEN	20
9.1.1. <i>Storholmen och Tranholmen – införande av vintertrafik</i>	20
9.1.2. <i>Nämdö – ökad sommartrafik</i>	22
9.1.3. <i>Cinderellatrafiken</i>	22
9.1.4. <i>Tvärtrafik – nya förbindelser från Östanå, Ornö och Nynäshamn</i>	22
9.1.5. <i>Tvärtrafik Åkersberga/Österskär - Vaxholm eller Grinda</i>	23
9.1.6. <i>RUFS-trafik – dagsläge och återstående trafikförbättringar</i>	24
9.1.7. <i>RUFS-trafiken Åsättra – Ingmarsö – Husarö</i>	25
9.1.8. <i>Vaxholm – förstärkning av vintertrafik</i>	25
9.1.9. <i>Hemmarö - standardhöjning</i>	25
9.1.10. <i>Återinförande av sensommartrafik med s/s Norrskär</i>	26
9.1.11. <i>Utökad godstrafik till Arholma</i>	26
9.2. FÖRSLAG TILL UTÖKAD FÄRJETRAFIK I STOCKHOLMS HAMN	26
9.2.1. <i>Lokallinjer i Saltsjön; Nybrolinjen och Nacka Strand</i>	26



1. Sammanfattning

- Uppdraget från SLL

Waxholmsbolaget ska året runt vara skärgårdens livsnerv, som genom pålitliga, punktliga, miljövänliga och effektiva transporter i ett i tiden anpassat linjenät, ska se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat. Från 2011 är trafiknämnden övergripande ansvarig för kollektivtrafiken såväl på land som till sjöss. Waxholmsbolaget ska genomföra de åtgärder som beslutas av trafiknämnden. I budget 2011 uppdras till trafiknämnden att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken och en förstudie pågår inom ramen för detta uppdrag.

- Målet för Waxholmsbolagets arbete

Målet för bolagets arbete är att uppnå en långsiktigt hållbar trafikverksamhet, vilket leder till en utvecklad trafik och fler och nöjdare resenärer. Under sommarsäsongen nås den maximala trafikkapaciteten och trafiken genomförs säkert, tryggt och med god kvalitet. Vintertid minskar efterfrågan och utbudet justeras i enlighet därmed. Genomförda anskaffningar av moderna isgående fartyg ska säkerställa att trafiken löper även under svåra vinterförhållanden. Planeringen för vintertrafiken grundas på vintrar med is.

- En viktig kugge för utveckling av skärgården

Waxholmsbolaget är en viktig kugge för utveckling av skärgården. Samarbete med externa intressenter såsom skärgårdskommunerna, Skärgårdsstiftelsen, Skärgårdsrådet och Visit Skärgården sker genom trafiknämndens beredning för sjötrafik. Samarbetet med SL och landstingets trafikenheter sker genom utveckling av trafikförsörjningsprogrammen och med SL även samordning av betalssystemen.

- Nya efterfrågade trafiklösningar

I takt med att omvärlden ställer krav och önskemål på utökad kollektiv sjötrafik och utifrån det skärgårdspolitiska programmet har Waxholmsbolaget belyst nya möjliga trafiklösningar. Bland annat lokallinjer i Saltsjön, tvärtrafik i skärgården, förstärkning av vintertrafiken, fortsatt utbyggnad av RUFSS-trafiken till stomtrafikstandard samt utökad godstrafik.

- Finansiering 2012

Landstingsfullmäktige har för trafiknämndens verksamhet beslutat om ett sammanlagt bidrag om 6 662 miljoner kronor. Waxholmsbolagets andel av bidraget beräknas till 241 mkr för att tillsammans med verksamhetens intäkter täcka verksamhets- och kapitalkostnader och för att nå resultatkravet 0,1 miljoner kronor. Finansiering av investeringar sker genom lånefinansiering från SLL och finansiering med egna medel

- Ekonomisk planering 2012

Inga taxehöjningar är planerade. En mindre intäktsökning beräknas utifrån resandeökning i skärgårdstrafiken. Kostnadsökningar sker med avtalade indexökningar i trafikavtalen, planerat underhåll av flottan samt kostnader för investeringar. Trafikutbudet är oförändrat. Drivmedelspriset har beräknats utifrån Waxholmsbolagets pris våren 2011 plus fem procent. Personalkostnader ökar enligt löneavtal och administrativa kostnader minskar något.

- Planering åren 2013-2014

För åren 2013-2014 planeras enligt fullmäktiges budgetbeslut ett sammanlagt bidrag till Trafiknämnden med 6 842 miljoner kronor per år. Waxholmsbolagets andel av bidraget



beräknas till 255 mkr år 2013 och 269 mkr år 2014 för att täcka verksamhets- och kapitalkostnader och för att nå resultatkravet 0,1 miljoner kronor.

- **Investeringsplanering**

Större investeringsobjekt under året utgörs av reinvesteringar i befintlig flotta för att vidmakthålla standard, säkerställa drifttillgänglighet, arbetsmiljö och minsta möjliga miljöpåverkan. Härutöver planeras särskilda sjösäkerhets- och miljöinvesteringar samt slutförande av reinvestering i det gamla motorfartyget Västan. Ytterligare investeringar görs i det nya betalssystemet och i anläggningarna Allmänna Gränd och Strömkajen.

På längre sikt är behovet av successiv förnyelse av äldre tonnage motiverad, på grund av ökande underhållskostnader, behov av tillgänglighetsanpassningar samt uppnådd teknisk livslängd på kritiska komponenter, system och installationer. För det fall att sådana nyinvesteringar inte genomförs krävs omfattande reinvesteringar i de befintliga fartyg som planerades att ersättas för att senare avyttras.

- **Miljöarbete**

Waxholmsbolaget är branschledande i miljöanpassning och arbetar aktivt med att minska miljöpåverkan och för att finna hållbara alternativ. Arbetet fortsätter kontinuerligt med att söka efter alternativa bränslen, inklusive lösningar med höginblandning av förnybara komponenter i fossil diesel.

- **Internt målstyrningsarbete**

Inom Waxholmsbolaget pågår ett internt målstyrningsarbete med utgångspunkt från landstingets övergripande mål och utifrån Waxholmsbolagets verksamhetsidé och vision. Avtalsuppföljning för att bedöma kostnadseffektiviteten i de olika avtalsformerna har genomförts och bidrar successivt till förbättrade upphandlingar och avtal.

- **Ny kollektivtrafiklag 2012**

Den nya kollektivtrafiklagen omfattar inte sjötrafik. Lagen behöver därmed inte få några negativa effekter på Waxholmsbolagets verksamhet. Sjötrafiken har alltid varit avreglerad och öppen för konkurrens. Den konkurrens inom skärgårdstrafiken som uppstått och alltjämt existerar har i vissa fall med tiden övergått i samtrafik med Waxholmsbolaget eller resulterat i ett övertagande av trafiken. Idag trafikeras Waxholmsbolagets linjenät både av rederier med managementavtal och med traditionella entreprenörsavtal, men även i form av samarbetsavtal mellan Waxholmsbolaget och rederier som bedriver egen trafik utanför detta linjenät.

Genom EU:s cabotageförordning - föregången av svensk förordning från 1724 - råder fri konkurrens i sjötrafiken även inom medlemsländerna. Varken cabotageförordningen eller kollektivtrafiklagen förhindrar landstinget att genom Waxholmsbolaget bedriva verksamheten som hittills, såväl vad avser persontrafik som godstransporter.

2. Verksamhetsidé och vision

Syftet med verksamheten är att bidra till en levande skärgård året runt. Detta ligger till grund för bolagets verksamhetsidé och som tillsammans med landstingsfullmäktiges mål, uppdrag och direktiv styr verksamheten. Waxholmsbolagets verksamhetsidé är följande.



- Waxholmsbolaget är rederiet som ansvarar för den kollektiva landstingssubventionerade sjötrafiken i Stockholms skärgård.
- Waxholmsbolaget ska utforma sjötrafiken för en levande skärgård året runt.
- För att tillfredsställa behoven av sjötrafik ska upphandling och samarbete ske med andra rederier, SL och övriga trafikutövare.
- Waxholmsbolaget säkerställer pålitliga och effektiva person- och godstransporter till, från och inom Stockholms skärgård till en definierad kvalitet-, miljö-, och turstandard.

Waxholmsbolagets vision är följande.

- Waxholmsbolaget erbjuder alla resenärer goda resmöjligheter i Stockholms skärgård, med god turtäthet året runt i ett i tiden anpassat linjenät.
- I framtiden agerar Waxholmsbolaget som samarbetspartner och beställare av den landstingssubventionerade sjötrafiken på en marknad med många olika aktörer. Alla i bolagets tidtabeller förekommande transportmedel är branschledande beträffande kvalitet-, miljö-, komfort och säkerhetsanpassning.
- Medarbetarna har känsla för och är lyhörda för kundernas behov genom att, på ett kompetent och professionellt sätt, anpassa och utveckla verksamheten.
- Medarbetarna ser även sin egen roll i företaget och sitt eget bidrag till företagets utveckling och detta leder successivt till effektivt resursutnyttjande och kvalitetsförbättringar.

En översyn av verksamhetsidé och vision kommer att göras utifrån de nya ägardirektiven.

3. Mål och uppdrag

3.1. Mål

Alla invånare i Stockholms län ska ha rätt till en kollektivtrafik som är pålitlig, trygg och prisvärd. Två av huvudmålen för landstinget och Waxholmsbolaget för 2012 är

- Förbättrad tillförlitlighet i kollektivtrafiken
- En ekonomi i balans

Alliansens huvudmål	Dimension/Parameter	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
Tillförlitlighet	• Tidspassning	78 %	83 %	83 %
	• Kundnöjdhet	89 %	92 %	92 %
Ekonomi i balans	• Årets resultat	1,2 mkr	0,1 mkr	0,1 mkr

Genom målstyrning, utveckling, samordning och dialog ska målen kunna uppnås. De övergripande målen med indikatorer för Waxholmsbolaget är

- Ekonomi i balans: *resultat i balans och 100 procent självfinansierade reinvesteringar*
- Nöjda och stolta medarbetare: *medarbetarindex ska öka*
- Nöjda resenärer: *förbättrad tillförlitlighet genom bättre tidspassning/punktlighet*
- Hållbar miljö: *målen i Miljö Steg 5 ska uppfyllas*



- Likvärdig behandling av alla: *nyckeltal för jämställdhet och jämlikhet ska utvecklas och användas. Ojämställd behandling eller diskriminering ska leda till förslag på åtgärder och uppföljning*

- Tillförlitlighet - tidspassing

Tillförlitligheten i Waxholmsbolagets trafik påverkas främst av väderförhållanden och passagerartillströmning. Trafiken fungerar väl med få tekniska haverier och avvikelser mot tidtabell. Målet för 2012 är satt till 83 procent vilket är oförändrat jämfört med 2011.

Mätmetoder utvecklas vidare för att säkerställa tidspassningen under hela resan.

- Kundnöjdhet – nöjda resenärer

Waxholmsbolagets trafik visar höga tal för kundnöjdhet i de enkäter som genomförs fyra gånger per år. Målet för 2012 är satt till 92 procent vilket är oförändrat jämfört med 2011.

- Ekonomi i balans - årets resultat

För att nå målresultatet 0,1 mkr erfordras finansiering med 241 mkr. Reinvesteringar som genomförs under 2012 finansieras med egna medel.

- Nöjda och stolta medarbetare

Målet för medarbetarindex sätts till 78 dvs. ökning med 1 enhet jämfört med 2011. Det pågående generationsskiftesarbetet syftar till att vidmakthålla specialkunskaper och utveckla medarbetarnas kompetens.

- Hållbar miljö - Miljö Steg 5

Waxholmsbolaget arbetar för att bidra till att målen i SLL:s miljöprogram uppnås. Målet 50 procent förnybara drivmedel kommer ännu inte att nås med hänsyn till tillgång av dessa drivmedel. Inom stockholmsregionen beräknas kommersiellt tillgänglig diesel miljöklass 1 med ett innehåll av 18 procent förnybar råvara, att finnas från 2011. Det är dock oklart huruvida detta bränsle blir tillgängligt som fartygsbränsle, dvs. skattebefriat för yrkessjöfart, varför användning i Waxholmsbolagets fartyg inte kan förutsättas i ett kort tidsperspektiv.

- Likvärdig behandling av alla

Statistiken i Waxholmsbolagets kundundersökningar är könsuppdelad. Den visar på en något större andel kvinnliga resenärer. Nyckeltal för jämställdhet och jämlikhet kommer att utvecklas och användas. Ojämställd behandling eller diskriminering ska leda till förslag på åtgärder och uppföljning.

3.2. Uppdrag

Waxholmsbolaget ska året runt vara skärgårdens livsnerv, som genom pålitliga, punktliga, miljövänliga och effektiva transporter i ett i tiden anpassat linjenät, ska se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat. Tidtabeller, information, biljett- och taxesystem ska samordnas med kollektivtrafiken på land, dock ska sjötrafiken även fortsättningsvis ha egna taxeregler. Arbetet med att öka miljöanpassningen ska bedrivas kontinuerligt och användningen av förnyelsebara bränslen ska öka. Tillgängligheten i skärgårdstrafiken ska fortsätta att öka genom att samarbetet om tillgänglighetsfrågor utvecklas nära kollektivtrafiken på land, Färdtjänsten och berörda kommuner.



Waxholmsbolaget ska genomföra de åtgärder som beslutas av trafiknämnden avseende utveckling av passagerar- och godstrafiken i skärgården för fastboende, fritidsboende och andra besökare samt avseende utveckling av arbetsresor och resor för besökare i hamntrafiken. Följande övriga uppdrag i ägardirektiven kommenteras nedan i avsnitt 4.

- Waxholmsbolaget ska aktivt verka för att utveckla eget och entreprenörers tonnage vad beträffar tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort.
- Det särskilda ansvar SLL tagit för det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl.
- Waxholmsbolaget ska aktivt verka för att vidareutveckla de affärsrättsliga relationerna med anlidade entreprenörer för person- och godstransporter. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt uppföljning av ingångna avtal med entreprenörer.
- Waxholmsbolaget ska sträva efter att finna lämpliga incitamentssystem för anlidade entreprenörer.
- Waxholmsbolaget ska bedriva en aktiv dialog med faktiska och potentiella resenärer för att få dessa att besöka skärgården och resa med Waxholmsbolaget och som ett led i detta regelbundet bl a genomföra olika typer av resenärs-, kund- och marknadsanalyser i syfte att öka effektivitet och säkerhet inom kollektivtrafiksystemet.
- Waxholmsbolaget ska i enlighet med trafiknämndens beslut samverka med externa intressenter såsom skärgårdskommunerna, Banverket, SJ, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Skärgårdsstiftelsen.
- Waxholmsbolaget ska eftersträva hög kostnadseffektivitet samt bedriva sin verksamhet affärsrättsligt och med beaktande av samhällsekonomiska bedömningar.

4. Verksamhetens omfattning och innehåll

Ändamålet för Waxholmsbolagets verksamhet är att bedriva rederirörelse. Waxholmsbolaget äger, försäkrar och har det övergripande underhållsansvaret för det egna strategiskt viktiga tonnaget. Verksamheten har utgjorts av beställarverksamhet inom Stockholms län av skärgårds- och hamntrafik samt godstrafik i skärgården. Bolaget har genomfört upphandlingar och ansvarat för trafikplanering, trafikledning, trafikupplysning, taxe- och kortadministration, information och marknadsföring samt övrig kundservice.

Fleråriga avtal har slutits med entreprenörer som utför trafikarbetet med Waxholmsbolagets fartyg och med egna fartyg. Hamnar och bryggor som trafikeras ägs och drivs i huvudsak i kommunal eller privat regi och har stor betydelse för ett väl fungerande transportsystem. Trafikterminalerna i Stockholm, Vaxholm och Stavsån drivs och bemannas av Waxholmsbolagets personal. Dessutom ansvarar Waxholmsbolaget för förråd och bunkeranläggningar.

Waxholmsbolaget trafikerar ett 200 km långt och 50 km brett område med cirka 30 000 öar. Antalet trafiklinjer är 33 st och den längsta linjen tar 4,5 timme att resa och tillägg sker vid 45 bryggor. En överskådlig och sammanfattande information om kollektivtrafiken på land och till sjöss presenteras i kommande trafikförsörjningsprogram.

- Utveckla tonnaget – tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet, komfort

Funktionshinderade möjligheter att resa med Waxholmsbolaget förbättras kontinuerligt t ex med hissar och ombyggda landgångar. I tidtabellerna finns vägledning om fartygens tillgänglighet för passagerare med rörelsehinder och omfattar ombordstigning, salong, anpassad toalett och utedäck. Samarbete pågår kontinuerligt med handikapporganisationer, skärgårds-



kommunerna samt Stiftelsen Fritid och Friluftsliv. Stiftelsen inventerar terminaler och fartyg som går enligt bolagets tidtabell och rapporteringen bidrar till tillgänglighetsarbetet. En inventering av trafikbryggors tillgänglighet har lett till rekommendationer som kan spridas till brygghållare i skärgården. Flertalet trafikbryggor har dock någon form av enskilt ägande, vilket kan begränsa möjligheterna till genomförande av tillgänglighetsanpassningar fullt ut.

Kvalitetssäkring av fartygen pågår fortlöpande. Genom nära samarbete med entreprenörerna, uppföljning av underhållsbehov, förbättring och nyinstallation av tekniska system, modern och funktionsanpassad säkerhetsutrustning samt åtgärder för att reducera negativ miljöpåverkan optimeras infrastrukturen/fartygen utifrån omvärldskrav. Detta bidrar på ett avgörande sätt till att verksamheten kan bedrivas med ett minimum av driftstörningar. Genom samplanering av åtgärder i fartygen skapas kostnadseffektivitet. Komfort och tillgänglighetsanpassning utvecklas löpande och bidrar till ökad kvalitet. För att ytterligare systematisera och rationalisera det förebyggande fartygsunderhållet och möta nya myndighetskrav på egenkontroll har ett underhållssystem anskaffats.

Waxholmsbolaget arbetar aktivt med att minska miljöpåverkan och för att finna långsiktigt hållbara alternativ. Åtgärder och program syftar till att minska bränsleförbrukning genom anpassad körning, bättre skrov- och motorteknik samt aktivt arbete för att främja utvecklingen av alternativa bränslen. Miljökrav ställs också på Waxholmsbolagets trafikleverantörer.

Waxholmsbolagets fartyg drivs med dieselolja av miljöklass 1 och modern förbränningsteknik är ett krav vid motorbyten. Nya fartyg utrustas med katalysatorer. Att ytterligare sänka utsläppen av partiklar och kväveoxider kräver ytterligare och omfattande efterbehandling av avgaserna – en teknik som ännu är under utveckling för sjöfart. Miljöledningssystemet certifierades första gången 2003 och omcertifiering skedde 2010.

Waxholmsbolaget fortsätter arbetet med att inom ramen för gällande avtal utveckla entreprenörernas tonnage. Hittills har ett flertal entreprenörer gjort betydande investeringar, bland annat i miljövänligare motorer, tillgänglighetsanpassningar och andra komfortåtgärder. Tonnagets kvalitet och säkerhet styrs i huvudsak av gällande regelverk och tillsyn genom Transportstyrelsen.

- Förvalta det historiska tonnaget

Det historiska tonnaget består av motorfartyget Västan (byggd 1900) samt ångfartygen Storskär (byggd 1908) och Norrskär (byggd 1910). De båda ångfartygen planeras för sommartrafik i oförändrad omfattning. Västan planeras efter sommaren 2011 och cirka tio månader framåt att tas ur trafik för omfattande upprustning för att säkerställa uppdraget att bevara fartyget. Större renoveringsarbeten har under ett antal år genomförts på Storskär och Norrskär, huvudsakligen avseende inredning och estetisk standard. Under 2011 genomförs extra ordinära underhållsinsatser på ångmaskinerna samt kartläggning av teknisk status i övrigt i såväl Storskär som Norrskär.

- Relationer med entreprenörer

Trafikverksamheten engagerar cirka 60 fartyg. Waxholmsbolagets flotta består av 25 fartyg, varav två ångfartyg och fyra djurgårdsfärjor. Upphandlade entreprenörer sköter den dagliga driften av fartygen och trafiken bedrivs i den mellersta och södra skärgården samt i Stockholms hamnar. Stockholms Sjötrafik AB bemannar 13 fartyg, Blidösundbolaget



bemannar 5 fartyg och Djurgårdsfärjorna inklusive terminaler, Bolling & Norling Rederi AB bemannar 2 fartyg samt Utö Rederi som bemannar 1 fartyg. Därutöver har Waxholmsbolaget tecknat avtal med andra trafikentreprenörer. Några av dessa sköter trafiken i den norra skärgården. Sammantaget utförs 58 procent av trafikarbetet med Waxholmsbolagets tonnage och resterande 42 procent utförs med entreprenörers tonnage. Kontinuerliga planerings- och uppföljningsmöten hålls med Stockholms Sjötrafik och Blidösundsbolaget och med övriga entreprenörer årligen eller när behovet påkallar.

- Incitamentssystem för entreprenörer

Lämpliga incitamentssystem kan arbetas in i avtalen vid kommande upphandlingar.

- Analyser resenärer och marknad

Kundenkäter görs fyra gånger per år på fartyg i skärgårdstrafiken. Analyserna är genus- och åldersfördelade och syftar till att kartlägga resenärernas nöjdhet. Fjorton parametrar undersöks och resultaten mynnar i en åtgärdsmatris som används för förbättringsarbetet. Bland de kvalitetsfrågor som rangordnas högst och ges högst betyg är trygghet, säkerhet samt att fartyget är välskött. Parametrar att förbättra är bland annat prisvärd resa samt tidtabellens överensstämmelse med önskemålet. Dessa parametrar är dock svåra att påverka då fullmäktige beslutar om taxorna och finansiering av verksamheten styr utbudet.

- Kostnadseffektiv trafik

Trafiken utförs på ett kostnadseffektivt sätt och arbete pågår kontinuerligt med effektiviseringar för att nå ytterligare förbättringar och kostnadsreduceringar. Ett nära samarbete mellan Waxholmsbolaget och managementföretagen om teknik, underhåll, linjesträckning, tidtabellsanpassning och sättet att framföra fartygen utgör en grundläggande förutsättning för en kostnadseffektiv trafik. En systematiserad avtalsuppföljning bidrar till att bedöma kostnadseffektiviteten i olika avtalsformer. Kostnadsutvecklingen för bunker/bränsle har medfört införande av bränslebesparande åtgärder i form av ett optimerat körsätt, införande av ny teknik för att reducera det hydromekaniska motståndet och därmed vågbildningen i högre farter samt övervakning ombord av bränsleförbrukningen.

Trafikens omfattning planeras utifrån principerna i Regionplanen och i det Skärgårdspolitiska programmet. Goda kollektiva transporter är upprättade vilka bidrar till infrastruktur för åretruntboende, fritidsboende och turister samt för privat och offentlig verksamhet. Inom de ekonomiska ramarna finns dock inte utrymme för utökat trafikutbud trots att efterfrågan finns. Några särskilda utgångspunkter ligger till grund för trafiken enligt följande.

- Bastrafik ska omfatta även mellanliggande öar - inte bara replipunkter och kärnöar.
- För vissa av bastrafikens turer ska fasta tider eftersträvas.
- Minimistandard för turutbudet ska ha följande inriktning.
 - Måndag-fredag två turer från ö morgon/förmiddag, två turer till ö eftermiddag/kväll
 - En kvällstur en bestämd dag i veckan (måndag-torsdag) som möjliggör kvällsaktivitet på fastlandet
 - Bastrafik veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer
 - Arbetsresor till större arbetsplatser i skärgården ska i princip tillgodoses



- Verksamhetstal

I tabellen anges budgeterat antal passagerare perioden 2011-2014. Budget år 2012 grundas på genomsnittlig passagerarutveckling under de senaste fem åren. Variationer i resandet mellan åren påverkar genomsnittstalet. För skärgårdstrafiken beräknas det genomsnittliga resandet öka med 2,5 procent årligen. I hamntrafiken budgeteras ingen resandeökning utöver den som uppkommer genom genomsnittsberäkningen.

	Utfall 2010	Budget 2011	Budget 2012	Plan 2013	Plan 2014
Totalt Passagerare (tusental)	3 981	3 938	3 951	3 997	4 044
- Varav skärgård	1 793	1 835	1 840	1 886	1 933
- Varav hamn	2 188	2 103	2 111	2 111	2 111
Skattefinansieringsgrad %	63	66	67	68	69
Utbudstimmar skärgård	60 340	61 950	61 950	61 950	61 950
Utbudstimmar hamn	9 547	9 500	9 500	9 500	9 500
Passagerare/utbudstimme, skärgård	30	30	30	30	31
Passagerare/utbudstimme, hamn	229	221	222	222	222
Gods antal ton	6 431	6 500	6 500	6 500	6 500

Skattefinansieringsgraden 2011, 2012, 2013 och 2014 beräknad med full finansiering

Resandet under vintersäsongen ökar sett i ett längre tidsperspektiv. Nedan visas resandeutvecklingen under vinterperioden de senaste fem åren. För perioden januari - mars har resandet ökat med 14 procent, vilket beror på att påsken inföll i mars 2010 och i april år 2009. För perioden december - april ökar resandet med 1 procent. Tabellen justeras när april 2011 har passerats.

Säsong	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Totalt Jan-Mar	Totalt Dec-Apr
2005-06	56 490	44 290	42 395	51 934	89 232	138 619	284 341
2006-07	59 494	43 207	41 944	53 431	93 727	138 582	291 803
2007-08	60 900	41 082	43 468	57 259	76 412	141 809	279 121
2008-09	53 240	43 422	43 144	47 973	104 338	134 539	292 117
2009-10	59 609	50 971	46 339	56 413	82 206	153 723	295 538

Utbudstimmar redovisas såsom utbud enligt tidtabeller för all avtalad trafik. Antalet utbudstimmar beräknas inte öka jämfört med budget 2011 eftersom trafiken kommer att behållas på nuvarande nivå. Godsmängderna antas stagnera varför antalet ton gods är oförändrad jämfört med budget 2011.

4.1. Närmare om verksamhetsförändringar

Från 2011 har trafiknämnden det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafik tjänster jämte ett uppdrag att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken. En förstudie pågår inom ramen för detta uppdrag.

Under 2010 upphandlades ett nytt framdrivningssystem för ett fartyg av de sk V-båtarna. Beställningen innehöll en option för de två återstående fartygen. Optionen planeras att utlösas under 2011 för återleverans av fartygen våren 2012.

Upphandling av ett nytt framdrivningssystem inklusive installation för färjan Djurgården 10 genomförs under 2011. En återleverans av färjan beräknas ske till våren 2012.

Upphandling av en mycket omfattande upprustning av det gamla motorfartyget Västan genomförs under 2011 med återleverans av fartyget till sommaren 2012.

Under 2012 planeras för en ny terminalanläggning för Djurgårdsfärjorna vid Allmänna Gränd.

Arbetet med genomgripande översyn av kvalitet och ekonomi i trafikavtalen fortsätter. Under 2011 har Waxholmsbolaget fått i uppgift att förlänga de trafikavtal som innehar en förlängningsmöjlighet. En omfattande kartläggning av godshanteringen har genomförts och under våren 2011 förväntas trafiknämnden godkänna att godsterminalverksamheten i Stavsnäs vinterhamn läggs ut för upphandling.

Butiks- och biljettkontroller har upphandlats. Tidigare har Waxholmsbolaget haft ett avtal med SL-kundtjänst angående biljettkontroller. Kostnaden för biljettkontroller minskade med cirka 60 procent jämfört med det gamla avtalet. Det nya avtalet innehåller en garanterad volym samt en optionsvolym.

Waxholmsbolaget har haft ett avtal med SL Kundtjänst angående köp av kundtjänst. När SL lade ut sin verksamhet på en extern part upphörde avtalet. För den del av kundtjänstuppsdraget som SL har utfört åt Waxholmsbolaget har bolaget beslutat att, i avvaktan på en egen upphandling, utvärdera effekten av den nya reseplaneraren och förstärka den egna trafikupplýsningen med mer personal under sommarsäsongen. En utvärdering av detta görs efter sommaren 2011 och eventuell upphandling kan komma att ske för 2012.

Waxholmsbolagets nuvarande betalsystem kommer att utsträmmas och arbetet med att ta fram ett nytt betalsystem pågår. Det nya systemet ska kunna ge underlag för trafikplanering och särskilda analyser. För resenärerna ska det skapas möjligheter till rabatter och erbjudanden av olika slag. Förhoppningen är att verktyget ska öka möjlighet till styrning samt ge större kunskap om utfall av gjorda insatser än dagens system.

Arbetet har bedrivits enligt följande. Under 2010 fördes diskussioner tillsammans med SL, en konsultutredning genomfördes och utvärderingen visade att Waxholmsbolaget skulle kunna uppnå acceptabel flexibilitet i SL Access som betalsystem för verksamheten. I oktober 2010 beslutade bolagens styrelser att utgångspunkten är att SL Access utgör grunden för ett för SL och Waxholmsbolaget gemensamt biljett- och betalsystem samt att bolagen skulle starta en fördjupad planering kring ett införande av SL Access hos Waxholmsbolaget. Under hösten påbörjades planeringen av arbetet och under våren 2011 driftsätts pilotprojekt 1 i Waxholmsbolagets hamntrafik med SL Access gällande betalströmmar. En utvärdering av pilotprojektet kommer därefter att göras och beslut tas om att gå vidare med pilotprojekt 2 i hamntrafiken, vilket innehåller utveckling av maskinviserbara biljetter samt införande av reskassa.



5. Verksamhetens ekonomi

Begränsade reinvesteringar i ångfartygen Storskär och Norrskär belastar resultatet och ingår ej bland investeringar enligt tidigare beslut. Anledningen är att begränsa anläggningstillgångars värde som inte motsvaras av marknadsvärde. Sedan 2011 redovisas kostnad för hamnavgifter bland driftkostnader och ingår ej längre bland hyreskostnader ca 2 mkr.

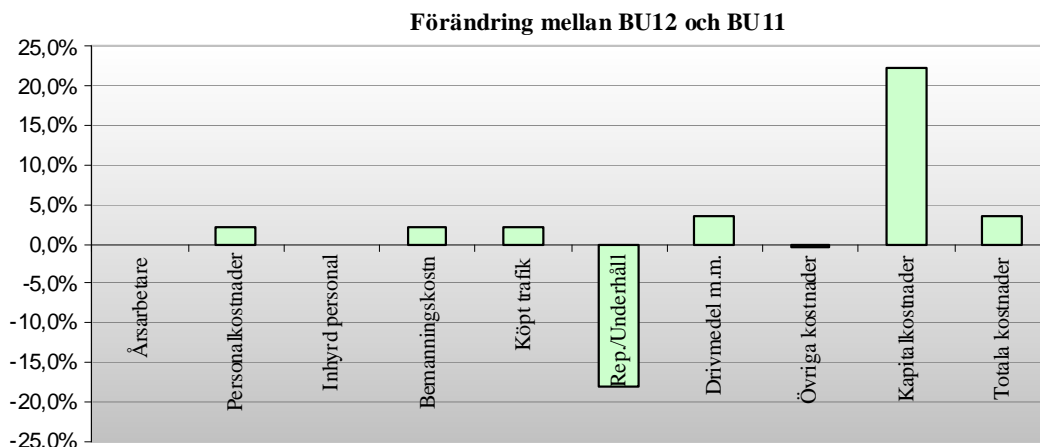
5.1. Antaganden i budgetunderlag 2012

- Inga taxehöjningar ingår - varken av biljettsortimentet eller av godstaxan
- Intäktsökning från 2,5 procents ökat resande i skärgårdstrafiken
- Ingen utökning av trafiken planeras
- Kostnad för trafiken ökar på grund av indexreglerade trafikavtal
- Reparation och underhåll omfattar fartyg, även ångfartygen Storskär och Norrskär, samt bryggor och kajplatser
- Kostnad för drivmedel beräknas öka med 5 procent i förhållande till dagspris 2011-02
- Antalet årsarbetare är oförändrat jämfört med budget 2011
- Lönekostnadsökningen beräknas med 3,5 procent
- Inflationsförväntan 2 procent enligt anvisning
- Avskrivningar enligt plan
- Räntekostnader enligt anvisning
- Finansiering med 241 miljoner kronor genom andel av trafiknämndens bidrag
- Resultat 0,1 mkr

För jämförbarhetens skull har i nedanstående tabell antagits att finansiering sker av obalans i budget 2011 med 15 mkr. Ett uppdrag om översyn av budget 2011 ska genomföras.

Utveckling av intäkterna från kärnverksamheten är 1,5 procent medan kostnadsutvecklingen är 0,8 procent mellan budget 2012 och 2011. Kapitalkostnadsutvecklingen är 22,3 procent utifrån befintliga och planerade investeringar samt upplåning för dessa. Vid full finansiering av kostnader för verksamhet och kapital ökar finansieringsbehovet med 10,7 mkr dvs. 4,6 procent mellan 2012 och 2011. Skattefinansieringsgraden beräknas till 67 procent.

För att kunna genomföra någon eller några av de efterfrågade trafiklösningar såsom lokallinjer i Saltsjön, tvärtrafik i skärgården, förstärkning av vintertrafik samt fortsatt utbyggnad av RUFSS-trafik för att nå målet om fullt utbyggd stomtrafik år 2020 erfordras kompletterande finansiering.



- Antalet årsarbetare är oförändrat
- Personalkostnader ökar med avtalsenliga lönehöjningar
- Köpt trafik ökar p g a indexerade trafikavtal cirka 2 procent
- Underhållskostnader är lägre med anledning av att underhållet av det historiska tonnage minskar med 5 mkr
- Drivmedelskostnaderna beräknas öka med 5 procent utifrån pris i februari 2011
- Övriga kostnader minskar något
- Kapitalkostnaderna ökar p g a ökade avskrivningar och högre räntenivåer

Utgångspunkt för planåren 2013 och 2014 är oförändrade taxor och oförändrat trafikutbud jämfört med 2012. Intäktsökning för resenärsavgifterna är beräknad enligt genomsnittsmetoden och kostnadsökning med 2 procent utom för löne-, trafik- och drivmedelskostnader. Löner beräknas öka med 3,5 procent och trafik kostnaderna ökar genom indexreglerade avtal. Kostnader för reparation och underhåll samt drivmedel beräknas enligt underhållsplan respektive ökande marknadspris. Kostnadsräntan budgeteras enligt landstingets anvisningar och avskrivningar görs enligt plan. Resultatet för planåren budgeteras till 0,1 mkr enligt fullmäktiges beslut. Finansiering av verksamheten utöver intäkter från biljettförsäljning och övrig försäljning utgörs av andel av bidrag från trafiknämnden. Waxholmsbolagets andel av bidraget beräknas till 255 mkr år 2013 och 269 mkr år 2014 för att täcka verksamhets- och kapitalkostnader och för att nå resultatkravet 0,1 mkr.

5.2. Resultaträkning

Resultatet budgeteras till 0,1 mkr i enlighet med anvisningarna.

Intäkter från resenärsavgifter och försäljning ökar med 1,5 procent jämfört med budget 2011 men minskar med 0,5 procent jämfört med bokslut 2010 efter justering av reavinst år 2010. Intäktsökningen kommer från förväntad resandeökning i skärgårdstrafiken. Intäkt av resenärsavgifter beräknas enligt en genomsnittsmetod baserat på de senaste fem årens intäkter som i sin tur baseras på resandet. Taxehöjningen och det ökande resandet som 2009 gav ökade intäkter får ingen större genomslagskraft eftersom intäktsökningarna varit mycket måttliga före och efter taxehöjningen. För 2011 och 2012 budgeteras inga taxehöjningar.



RESULTATRÄKNING (Mkr)	BT1212 (Controller)	BU 1112 (Controller)	AC1012 (Controller)	Förändring BT12/BU11	Förändring BT12/AC10
VERKSAMHETENS INTÄKTER					
Resenärsavgifter*	100	99	100	1%	0%
Försäljning övr. tjänster***	20	19	20	4%	-1%
Bidrag inkl kompl finansiering 2011 15 mkr	241	230	212	5%	14%
Övriga intäkter	1	0	3	53%	-84%
S:A VERKSAMHETENS INTÄKTER	362	349	336	4%	7%
<i>Varav internt SLL</i>	<i>257</i>	<i>252</i>	<i>234</i>	<i>2%</i>	<i>10%</i>
VERKSAMHETENS KOSTNADER					
Personalkostnader	-23	-23	-22	2%	3%
Köpt trafik	-197	-193	-187	2%	6%
Drivmedel/driftkostnader m.m.	-46	-45	-38	4%	22%
Reparationer/underhåll trafikverksamhet	-16	-19	-16	-18%	-1%
Hyreskostnader	-7	-7	-9	2%	-16%
Inhyrd Personal	0	0	-1	-200%	-16%
Övriga kostnader	-18	-19	-21	-4%	-15%
S:A VERKSAMHETENS KOSTNADER	-308	-305	-293	1%	5%
<i>Varav internt SLL</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>0%</i>	<i>0%</i>
Avskrivningar	-41	-34	-34	19%	18%
Finansnetto	-13	-10	-8	31%	71%
ÅRETS RESULTAT	0	0	1		

* Patientavgifter sjukvård, tandvård samt trafikantavgifter (3010-3090)

*** Försäljning övr tjänster (3510-3690), Försäljning av mtrl o varor (3700)

För jämförbarhet har antagits att ofinansierad post 15 mkr i budget 2011 finansieras.

Verksamhetens kostnader ökar med 0,8 procent jämfört med budget 2011 och med 5,1 procent jämfört med bokslut 2010. Ökade kostnader härrör främst från högre kostnad för den köpta trafikproduktionen, som styrs av indexerade avtal. Dessa innehåller dels teknik-kostnader för fartygen och dels personalkostnader. Andelen personalkostnader utgör huvuddel av indexet, fördelningen är 80/20. Personalkostnadsutveckling sker utifrån nya löneavtal för sjöfartsanställda. Bland kostnaderna för köpt trafik ingår även godstrafik. Ingen utbudsökning av trafiken budgeteras jämfört med 2011.

Andelen köpt trafik utgör 64 procent av verksamhetens kostnader år 2012, 63 procent 2011 och 64 procent 2010.

Driftkostnader i resultaträkningen avser främst kostnader för drivmedel, som budgeteras med Waxholmsbolagets genomsnittliga pris i februari 2011 plus 5 procent. Drivmedelspriset är mycket osäkert med globala påverkansfaktorer och således mycket svårt att förutsäga. Konsumtionsvolymen är oförändrad mellan åren. I driftkostnaderna ingår även lager- och förråds-kostnader, elförsörjning av kajer och bryggor för fartyg samt från 2011 även hamnavgifter som tidigare belastade hyreskostnaderna med 2,5 mkr.

Andelen driftkostnader utgör 15 procent av verksamhetens kostnader år 2012, 15 procent 2011 och 14 procent 2010 efter justering av hamnavgifter som 2010 belastade hyreskostnader.

Budgeterat underhåll avser samtliga fartyg bl a navigationsutrustning, kameraövervakning, livbälten och livflottar. Kostnader för reparationer och underhåll av fartyg, bryggor och



kajplatser minskar jämfört med budget 2011. Detta hänger samman med lägre underhållskostnad för ångfartygen Storskär och Norrskär. Under 2011 genomförs extra ordinära underhållsinsatser i ångmaskinerna, vilket bidrar till de höga kostnaderna. Under 2012 minskar underhållskostnaden med 5 mkr jämfört med 2011 och uppgår till 4 mkr för året. Stockholms hamns ombyggnad av Strömkajen påbörjades hösten 2009 och kommer att pågå under fyra år. Detta påverkar Waxholmsbolagets verksamhet vid kajen och därmed också kostnaderna. Waxholmsbolagets terminal har rivits och ersatts av en temporär byggnad, eftersom arbeten i etapp två ska utföras på den plats där terminalen låg.

Andelen övriga kostnader minskar. Mellan 2011 och 2010 bland annat på grund av omförelse av hamnavgifter från hyreskostnad till driftkostnad. Cirka 30 procent av övriga kostnader utgörs av informations- och marknadsföringskostnader för trafiken. Cirka 20 procent utgörs av IT-kostnader, vilka är nödvändiga för utveckling och modernisering av system och rutiner dels för övervakning av trafikdriften, dels för underhållssystem för fartygen och dels för ekonomi och administration.

Kapitalkostnaderna ökar i takt med ökande investeringar sammanlagt med 10 mkr dvs. 22 procent jämfört med budget 2011. Ökningen jämfört med 2010 är 27 procent med anledning av högre avskrivningar för nyinvesteringar.

Personalekonomi

Årsvis personalkostnadsförändring (%)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014
Total personalkostnadsförändring	15,3%	2,2%	3,0%	3,0%
varav budgeterad löneökning	10,5%	3,5%	3,5%	3,5%
varav budgeterad volymförändring	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%
varav budgeterad pensionskostnadsförändring	82,3%	7,0%	4,4%	0,0%

Personalkostnaderna ökar med 0,5 mkr, dvs. 2,2 procent, jämfört med budget 2011. Förändringen utgörs med 0,2 mkr av pensionskostnader. Löneökningen antas bli 3,5 procent. Då den planerade utväxlingen av IT-konsulter och teknikkonsulter mot egna medarbetare är tänkt att ske under 2011 beräknas ingen förändring av antal medarbetare under 2012. Pensionskostnadernas beräkning för 2011 – 2013 har utförts per december 2010. Pensionskostnaderna för 2014 antas till samma belopp som 2013.

För åren 2013 och 2014 budgeteras ökade personalkostnader med 3 procent respektive år. Pensionsutbetalningarna minskar jämfört med 2012 medan förändring av pensionskulden verkar i motsatt riktning. Löneökningar budgeteras med 3,5 procent men ingen volymförändring.

Förändring av antal helårsarbete (närvaro - och frånvarotid exkl extratid)	PR 2011	BT 2012	P 2013	P 2014
Totalt antal helårsarbete	30	30	30	30

Antal årsarbetare budgeteras till 30, varav 25 fast anställda för 2012. Antal helårsarbetare förväntas öka med 2 under år 2011. Någon ytterligare personalutökning under perioden 2012 – 2014 förväntas inte.



5.3. Balansräkning

BALANSRÄKNING (Mkr)	BU1212 (Lokalt ek.syst.)	BU1112 (Lokalt ek.syst.)	AC1012 (Contr.)	Förändring BT12/BU11	Förändring BT12/AC10
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	446	406	387	10%	15%
Omsättningstillgångar	46	54	51	-14%	-9%
varav kassa och bank	22	28	22	-21%	1%
S:A TILLGÅNGAR	493	460	438	7%	13%
EGET KAPITAL					
Eget kapital	43	43	43	1%	0%
varav årets resultat	0	0	1	0%	-92%
Avsättningar (samt ev Minoritetsintresse)	10	10	9	0%	11%
SKULDER					
Långfristiga skulder	347	331	306	5%	13%
Kortfristiga skulder	93	76	79	22%	17%
S:A SKULDER & EGET KAPITAL	493	460	438	7%	13%

Anläggningstillgångar budgeteras att öka till följd av reinvesteringar i befintliga fartyg, säkerhetsinvesteringar i fartyg, markanläggningar såsom ny bunkeranläggning samt investering i det nya betalsystemet.

Omsättningstillgångarna, främst likvida medel minskar genom egen finansiering av reinvesteringar samt amortering av investeringslån. En kassalikviditet motsvarande minst 15 miljoner kronor är önskvärd för att upprätthålla betalningsförmågan.

Eget kapital ökar genom positiva resultat 2010 med resultat 1 mkr. För 2011 och 2012 ökar det egna kapitalet med budgeterat resultat 100 tkr. Detta förutsätter ökad intäkt eller minskad kostnad för att kompensera obalans i budget 2011 med 15 mkr. Ett uppdrag om översyn av budget 2011 ska genomföras.

Långfristiga skulder förändras och ökar med anledning dels av amorteringar av befintliga lån dels av upptagande av nya lån för investeringar. Kortfristiga skulder ökar jämfört med 2011 genom högre andel kortfristig låneskuld och leverantörsskuld.

5.4. Investeringar

Beroende på investeringarnas omfattning hanteras objekten som namngivna objekt eller som objekt inom ramen för ospecificerade objekt. Se investeringsbilaga.

Ramar och beräkningsprinciper

Waxholmsbolaget är ägare av infrastruktur i skärgårds- och hamntrafiken i form av fartyg och vissa anläggningar såsom bunker- och miljöstationer m m. Rederiet har därmed det långsiktiga ansvaret för motsvarande kapital. Det innebär, under förutsättning att trafiken bibehålls och utvecklas, att investeringsmedel löpande måste avsättas för att kapacitet,



kvalitet och värden ska bibehållas. Investeringar i fartyg/annan infrastruktur över 15 mkr ska specificeras liksom investeringar i maskiner/inventarier över 10 mkr. Här redovisas samtliga planerade investeringar medan investeringskalkylerna specificerar investeringar på 15 mkr respektive 10 mkr eller mer.

Planenliga avskrivningar görs med 5 procent årligen för sommartonnage, vilket ger en ekonomisk livslängd på 20 år. Vintertonnage beräknas ha en ekonomisk livslängd på 25 år. För att bibehålla värde och standard på skärgårdsflottan innebär detta teoretiskt att tonnage de närmaste åren framöver bör förnyas med ett sommarfartyg vartannat år och ett vinterfartyg vart tredje eller fjärde år. I vissa fall kan en omfattande ombyggnad och reovering av fartygen vara ett alternativ. Investeringar i befintligt tonnage skrivs av under det antal år som återstår av fartygets avskrivningstid. Strategi för förnyelse och upprustning av eget och entreprenörers tonnage prioriteras under planeringsperioden.

Tonnage som förekommer i Waxholmsbolagets tidtabeller ska vara branschledande vad avser tillgänglighet, kvalitet, miljö, komfort och säkerhet. För att leva upp till dessa standardkrav fordras en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen inom branschen samt att både eget och entreprenörers tonnage förnyas och utvecklas.

Investeringsbudget 2012 – 2016

Investeringar (Mkr)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014	P 2015	P 2016
Trafikinvesteringar	37	49	21	42	57	60
Maskiner / Inventarier/IT	9	23	26	6	8	7
Mark / Anläggning	9	10	7	3	1	1
Summering	55	81	54	51	66	67

Investeringar fördelas på nyinvesteringar, reinvesteringar samt investeringar till följd av myndighetskrav. Fördelningen sker i syfte att möjliggöra uppföljningen av landstingets finansiella mål. Syftet med investeringarna är att vidmakthålla flottans nuvarande standard, uppfylla gällande krav avseende sjövärdighet, miljö, arbetsmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade samt att ersätta uttjänta fartyg med nya utifrån hänsyn tagen till stigande underhållskostnader. Investeringarna ska även stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Nybeställningar sker på basis av Regionplanen där intentionerna om framförallt förtätad trafik under lågsäsong till vissa öar sannolikt kräver utökning av flottan.

Investeringarna budgeteras till sammanlagt 81 mkr år 2012 och till 319 mkr för perioden 2012-2016. Det är en ökning med 77 mkr jämfört med föregående femårsperiod 2011 – 2015. Förändring utgörs av reinvesteringar i befintligt tonnage som ersättning för nyinvesteringar. Begränsade reinvesteringar i ångfartygen Storskär och Norrskär belastar driften.

Fartygsinvesteringar

För genomförande av trafikuppdraget fordras investeringar i flottan. Förutom kontinuerligt underhåll krävs uppgraderingar och förnyelse för att upprätthålla flottans standard med höga krav på säkerhet, miljö och tillgänglighet.



Indikationer på stigande underhållskostnader åren framöver och krav på tillgänglighet beräknas medföra behov av omfattande reinvesteringar eller ersättningstonnage för fartygen Skärgården (byggd 1978) och Roslagen (byggd 1979). Underhållsbehov avseende Waxholm I och Waxholm II (båda byggda 1983) beräknas medföra behov av att reinvestera i eller ersätta åtminstone ett av fartygen. Fartygens växlar närmar sig "end of life". Däck och överbyggnader bedöms kräva omfattande reinvesteringar.

Ej verkställda nyinvesteringar av fartyg medför ett betydande behov av reinvesteringar för att säkerställa drifttillgänglighet, sjösäkerhet, arbetsmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade. För Skärgården och Roslagen bedöms behovet av reinvesteringar till 20 mkr vardera plus projekteringskostnad 0,5 mkr. För Waxholm I och Waxholm II bedöms utgiften till 30 mkr vardera, plus tillkommande projekteringskostnad 0,5 mkr. Sammanlagda investeringsutgiften för dessa fartyg under perioden 2013-2016 beräknas till 100 mkr.

Reinvesteringar i övriga fartyg och nödvändiga miljöinvesteringar beräknas till 31 mkr för 2012. Åtgärder genomförs främst i V-fartyg och utgörs i huvudsak av maskinbyten, ombyggnad av värmesystem och inredningar. Uppgradering av Djurgårdsfärjor fortsätter genom uppgradering av Djurgården 10. Säkerhetsinvesteringar görs bland annat genom utbyte av livräddningssystem och beräknas till 3 mkr för 2012. Helrenovering av det åldriga motorfartyget Västan slutförs och totalkostnaden beräknas till 23 mkr, varav 15 mkr år 2012.

Maskiner och inventarier

Maskiner och inventarier budgeteras till 8 mkr för 2012 och avser betalsystem samt IT-investeringar. Kostnaden för att använda SL Access som biljett- och betalsystem har beräknats till 40 mkr varav 14 mkr belastar 2012.

Anläggningsinvesteringar

Investering i anläggningar budgeteras till 10 mkr för 2012 och utgörs av ombyggnad av färjeläge och terminal vid Allmänna Gränd samt fortsatt ombyggnad av Strömkajen. Det senare är en följdinvestering av Stockholms Hamns upprustning av Strömkajen.

5.5. Finansiering av investeringar

Finansiering av investeringar sker genom upplåning från SLL och genom finansiering med egna medel. Under budget- och planperioden kommer en ny bunkeranläggning, totalrenovering av Västan och ett nytt betalsystem att lånefinansieras. Även reinvestering i form av maskinbyten i V-fartygen kommer att lånefinansieras eftersom de kan betraktas som nyinvestering då åtgärden förlänger fartygens livstid med cirka 15 år. Detta kan jämföras med ordinarie avskrivningstid om 20 år för ett nytt lånefinansierat fartyg. Räntekostnader är beräknade enligt SLL:s anvisningar.

Finansiering (Mkr)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014
Upplåning SLL	30	47	20	15
Självfinansiering	25	34	34	36
Summering	55	81	54	51



6. Risker/möjligheter år 2012

Förändring av räntenivån med +/-1 procent påverkar räntekostnaderna med +/-3,8 mkr.

En stor osäkerhet ligger i oljeprisets utveckling, vilket påverkar driftkostnaderna. I budgeten har bränslekostnaden beräknats utifrån ett dagspris den 16 februari 2011 plus fem procent. Förändring av bränslepriset med +/-10 procent påverkar driftkostnader med +/-3,7 mkr.

Vädret är en stor påverkansfaktor och utgör både risk och möjlighet. Intäkterna från skärgårdstrafiken varierar +/- 8-10 procent beroende på bra eller dåligt sommarväder. Långa vintrar kan medföra tidigareläggning av vintertidtabellen och förskjutning av vartidtabellen vilket också inverkar menligt på resenärsintäkterna.

Signalerna om att oljetillgången minskar ökar incitamenten för att finna andra drivmedel och/eller framdrivningsmöjligheter. Waxholmsbolaget följer kontinuerligt utvecklingen och har bl.a. prövat syntetisk diesel baserad på naturgas. Ett prov med diesel baserat på animaliska och vegetabiliska fetter fick avbrytas då bränslet bl.a. innehöll palmolja. Waxholmsbolaget går dock vidare och undersöker möjligheten att testa andra bränslen med stor inblandning av förnyelsebara komponenter. Samarbete sker med transportgruppen inom landstingets miljöavdelning.

Tydliga krav finns från ägaren att fordon i landstingets verksamheter, till vilka även fartyg räknas, i ökad utsträckning och så småningom helt ska drivas med fossilfria bränslen. Regeringen har skattebefriat förnybara bränslen och leverantörerna har bedömt att de för egen del kan ta hela skatteutrymmet som vinst. Sannolikt kommer det att inom en inte alltför lång tid att finnas ett fungerande fossilfritt bränsle som kan användas i hela vår flotta, förutsatt att finansiering sker av den ökade kostnad som detta medför. Så länge den vanliga fartygsdieseln är obeskattad kommer den dock vara ett betydligt billigare alternativ. Blir den vanliga fartygsdieseln beskattad närmar sig alternativen kostnadsmässigt varandra.

Landstingsfullmäktige har givit Trafiknämnden i uppdrag att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken. För närvarande pågår en förstudie inom ramen för uppdraget. Trafiknämnden har uppdragit åt SL:s VD att genomföra studien/utredningen av detta.

Gemensamma satsningar görs för att skapa en levande skärgård och Waxholmsbolaget deltar aktivt i detta arbete. Visit Skärgården, som är ett dotterbolag till den ekonomiska föreningen Öppen Skärgård, marknadsför skärgården och utvecklar skärgårdsturismen genom att bl.a. förlänga säsongen. Över 200 skärgårdsföretag är medlemmar. Länsstyrelsen, landstinget och skärgårdskommunerna eftersträvar ett gemensamt grepp för samarbete i skärgårdsfrågorna.

För att få en levande skärgård behövs inte bara tillförlitlig trafik utan även ett över tiden stabilt trafikutbud. Allteftersom diesel- och bensinpriserna höjs blir det också dyrare att transportera sig med egen båt i skärgården. Därför är det viktigt att Waxholmsbolaget fortsatt är ett naturligt transportalternativ.

7. Personal

I Waxholmsbolagets roll som beställare av trafik ingår ett stort inslag av externa kontakter. Dels med entreprenörer som utför trafiken och med leverantörer av material och tjänster, dels



med resenärerna vad avser olika typer av service. Därutöver sker många kontakter med den omvärld som är involverad i och har intresse av bolagets verksamhet. Detta ställer stora krav på personalens servicekänsla, ansvarstagande och flexibilitet. En viktig uppgift för ledningen fortsättningsvis är att bevara och förstärka dessa förmågor samtidigt som arbetet med generationsväxlingen fortgår och kunskapsöverföring sker till yngre medarbetare. På sikt ska medelåldern sänkas och andelen yngre medarbetare ska öka.

Antalet årsarbetare uppgår till 30. I denna siffra ingår cirka 15 säsongsanställda medarbetare som främst arbetar med kundservice under sommarperioden. Personalomsättningen är mycket låg och flera av medarbetarna har arbetat i företaget under 20-35 år. Antalet pensionsavgångar inom de närmaste fem åren beräknas till 25 procent av nuvarande personalstyrka. Under 2011 kommer en medarbetare att lämna företaget med pension. En plan för generationsväxling och personalförsörjning ligger till grund för arbetet med att kompetenssäkra verksamheten.

Medarbetarindex för SLL i sin helhet för 2010 uppgick till 75. Målet för 2011 respektive 2012 är att indexet ska öka med minst en procentenhet per år. Medarbetarindex för Waxholmsbolaget 2010 var 76. I mätningen 2010 skedde en förbättring med 10 enheter jämfört med året innan. Detta var bland annat resultatet av ett målinriktat arbete där medarbetarna deltagit i det strategiska arbetet med att lägga grunden för en ny organisation.

Waxholmsbolaget verkar för att landstingets övergripande mål nås avseende både arbetsmiljö och jämställdhet. Inom företaget pågår ett utvecklingsarbete för att förbättra interna processer vid exempelvis rekrytering, introduktion och arbetsmiljöarbete.

Sjukfrånvaron är mycket låg och ligger under landstingets målvärde 13 dagar per person och år. Rehabiliteringsinsatser genomförs i samarbete med företagshälsovården, vilket kommer att fortsätta under 2012. Waxholmsbolaget avser fortsatt att erbjuda sina fast anställda den så kallade friskvårdssubventionen.

Waxholmsbolaget vill vara en attraktiv arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare. Medarbetarna ska känna engagemang och arbetsglädje och personalrelaterade frågor ska utgöra en integrerad del av verksamhetsstyrningen.

8. Miljö

Waxholmsbolaget är branschledande i sin miljöanpassning och arbetar aktivt med att minska sin miljöpåverkan och för att finna hållbara alternativ. Höga miljökrav ställs också på bolagets trafikleverantörer med egna fartyg.

Det egna arbetet styrs till stor del av landstingets övergripande miljömål (miljö steg 5) och särskilda uppdrag samt genom företagets certifierade miljöledningssystem enligt ISO 14001. Åtgärder och program som bolaget arbetar med är minskning av bränsleförbrukningen genom anpassad körning, lägre bränsleförbrukning genom utvecklad skrov- och motorteknik, efterbehandling av avgaser för att minska utsläpp av kväveoxider och partiklar samt att aktivt främja och följa utvecklingen av alternativa bränslen. Nya program som beslutats är inriktade på en minskning av oljeanvändningen för uppvärmning och på en energieffektivare belysning av fartygen.



Samtliga egna fartyg drivs idag av diesel miljöklass 1 med en inblandning av fem procent RME (rapsmetylester). Samtliga entreprenörsfartyg, utom ett fåtal som endast i begränsad omfattning kör i Waxholmsbolagets linjenät, drivs med diesel miljöklass 1. Under 2011 kommer diesel miljöklass 1 med en inblandning av 18 procent förnybara komponenter att vara tillgänglig på marknaden, sannolikt dock inte som fartygsbränsle. Målet 50 procent inblandning av förnybara komponenter under 2011 uppnås således ej.

Det aktuella miljöprogrammet Miljö Steg 5 ska genomföras 2007-2011. Som framgår ovan kan Waxholmsbolaget endast uppvisa en mindre andel förnybara komponenter i bränslet, trots den avsevärt högre andelen som ingår i den nya miljöklass 1-dieseln. De säkerhetskrav avseende flampunkt som ställs på ett fartygsbränsle medför att alternativ med andra lösningar på förnybara drivmedel inte är möjliga att använda i dagsläget.

De genomförda försöken med olika typer av efterbehandling av motorens avgaser i avsikt att ytterligare minska utsläppen av partiklar och kväveoxider har fallit väl ut. De system som studerats är "EGR" (exhaust gas recirculation), aktiva partikelfilter och "SCR" (selective catalytic reduction). Proven har utförts i samarbete med motortillverkare och övriga intressenter inom industrin, vilka också tagit det ekonomiska huvudansvaret. Systemen är i flertalet fall alltför skrymmande för att kunna byggas in i befintliga fartyg. I de fall där det låter sig göras framstår för närvarande investeringskostnaderna som orimligt höga.

Sex snabbgående fartyg är utrustade med "interceptorer", vertikala trimplan som monteras på fartygets akterspegel för att förbättra gångläge och därmed reducera bränsleförbrukning och svallbildning. Samtliga fartyg där systemet kan ge effekt har därmed utrustats med dessa.

Waxholmsbolaget använder inga kemikalier som finns på landstingets utfasningslista.

9. Nya efterfrågade trafiklösningar

9.1. Efterfrågade trafikökningar i Skärgården

Waxholmsbolagets skärgårdstrafik har sedan 1970-talet ökat kraftigt avseende trafikutbud och antalet resande. De senaste två decennierna har särskild vikt lagts vid en standardhöjning av den trafik under lågsäsong som främst gagnar de bofasta. På senare år har en minimistandard för den trafiken fastställts inom ramen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFSS. Tillsammans med höjningar av trafikstandarden under högtrafik, främst sommartid och övriga årstider vid veckoslut, har de bofastas möjligheter att resa kollektivt till och från skärgården ökat väsentligt. Arbetet med att uppfylla trafikstandarden enligt RUFSS pågår fortlöpande. Återstående arbeten framgår av nedanstående avsnitt 9.1.6 och 9.1.7.

I följande avsnitt belyses även några exempel på trafikförbättringar som även kommer övriga reguljära trafikanter tillgodo, såsom dagresande, fritidsboende och turister. Exempelen grundar sig på önskemål från trafikanter, kommuner, Skärgårdsstiftelsen m.fl. instanser.

9.1.1. Storholmen och Tranholmen – införande av vintertrafik

Sedan våren 2008 har öarna Tranholmen och Storholmen daglig trafik med möjlighet till arbetspendling under årets isfria perioder, omkring 15/4-15/12. Trafiken har tidigare år



upprätthållits t.o.m. Allhelgonahelgen och turerna för arbetspendlare under perioden 10/5-15/9. Replipunkt på fastlandet är Ropsten med bekväm omstigning till tunnelbanan.

Tranholmen tillhör Danderyds kommun och hade år 2007 omkring 350-400 bofasta och 200 fritidsboende. Fastighetsbeståndet är i stort sett oförändrat, medan antalet bofasta ökar i snabb takt. Perioden november-april, då ingen båttrafik tidigare förekom, läggs alltså en pontonbro ut till Stocksund. Gångvägen till närmaste SL-buss är dock lång.

Storholmen bytte vid årsskiftet 2010/2011 kommuntillhörighet från Vaxholm till Lidingö. Öns belägenhet har medfört att Lidingö i praktiken har fungerat som kommuncentrum för Storholmen. Liksom Tranholmen präglas Storholmen av det tidiga 1900-talets snabba utbyggnad av sportstugor. Även här permanentas fritidshusen i snabb takt sedan ett 20-tal år. Av totalt omkring 200 fastigheter är knappt hälften året runt bostäder. Storholmen använder ett område vid Mor Annas Brygga på Lidingö som replipunkt och parkeringsplats. För att trafikbåtarna ska kunna anlöpa Mor Annas Brygga planeras en ny brygga, men anslutningen till kollektivtrafiken på land fordrar en resa till Ropsten, eftersom den allmänna vägen till Mor Annas Brygga inte lämpar sig för busstrafik. Nyupprustade Sticklinge brygga kan vara ett alternativ. Samråd har inletts med SL och Lidingö stad.

Önskemålet från alltför många bofasta på öarna om året runt trafik är mycket starkt. För utnyttjare boende egna farkoster för sina vinterresor. Waxholmsbolaget bedömer därför förutsättningarna för vintertrafik som goda.

a) Vintertrafik Ropsten-Tranholmen-Storholmen

Det starka önskemålet om någon form av vintertrafik i SLL regi innebär att en bytespunkt till den landbaserade kollektivtrafiken måste upprättas. Om Tranholmen ska ingå i vintertrafiken kan den ordinarie linjen till Ropsten utnyttjas, men med isförstärkt tonnage. Det förutsätter att en ny trafikbrygga vid gasverksområdet byggs norr om Lidingöbroarna vid Ropsten.

Tonnage m m: Vinterfartyg typ Vindöga (100 sittplatser)

Fördel: Tranholmen får trafik. Bytespunkter i Ropsten och Sticklinge.

Nackdel: troligen högre kostnad än alternativ b.

Förutsättningar: ny brygga vid Ropsten.

Uppskattad årskostnad (fyra månader, 5-6 dagl. dubbelturer): 2,13 mkr.

b) Vintertrafik Sticklinge-Storholmen

Väljer man en lösning som bara ger Storholmen vintertrafik, kan något mindre, isgående tonnage användas, för en kortare linje till Lidingö. Eftersom busstrafiken inte kan nå Mor Annas Brygga föreslår Waxholmsbolaget anlöp vid Sticklinge brygga, dit vissa turer på SL-linje 205 i så fall behöver förlängas. En omstigning vid Sticklinge skulle ge ungefär samma restider till Stockholm som alternativet sjövägen till Ropsten, samt dessutom en snabbare förbindelse till kommuncentrum och skolor på Lidingö. Sticklinge bör dock anlöpas även om båttrafiken fortsätter till Tranholmen-Ropsten.

Tonnage m m: Vinterfartyg av mindre typ (ca 30-40 sittpl.). Vid svårt isläge svävare.

Fördel: Något tätare trafik möjlig till kommuncentrum. Troligen lägre kostnad.



Nackdel: Ingen trafik till Tranholmen.

Förutsättningar: busstrafik till Sticklinge brygga. Framdragning av buss 205 undersöks.

Uppskattad årskostnad (fyra mån, 5-6 dagl. dubbelturer): 1,75 mkr.

9.1.2. Nämndö – ökad sommartrafik

Resandet sommartid på Nämndötraden utvecklas positivt. Utbudet på Nämndö för dagresenärer har utökats, Trinntorps brygga lockar alltfler passagerare från Tyresö kommun som utgångspunkt för resor ut i skärgården. Skärgårdsstiftelsens Rögrund sydväst om Nämndö, med vandrarhem och restaurant, spelar en allt större roll som resmål för badutflykter. Båttrafiken är upplagd som en pendel mellan två bytespunkter med anslutande SL-trafik i Stavnäs och Saltsjöbaden. Den ökade belastningen påverkar punktligheten negativt, vilket innebär vissa problem med anslutningen till/från SL-bussar och tåg. Till säsong 2011 väntas ytterligare en brygga öppnas, Ekholmen sydost om Nämndö, vilket medför förlängd körtid.

För att möta ökat resandet på Nämndötraden och underlätta punktligheten, föreslås att ytterligare en dubbeltur sätts in vardagar på sträckan Stavnäs-Nämndö, med ev förlängning till Rögrund. Den nya turen kan sommartid underlätta ”tvärresande” mellan Nämndö och Ornö.

Uppskattad kostnad: 0,5 mkr

9.1.3. Cinderellatrafiken

Waxholmsbolagets avtal med Strömme Kanalbolaget om visst taxe- och tidtabellssamarbete på Cinderella-båtarna upphörde i november 2010. Under sommaren framkom inofficiella uppgifter om att Cinderella-trafiken skulle upphöra. Waxholmsbolaget vidtog därför vissa inledande planeringsarbeten för att bedöma de belastningsmässiga konsekvenserna för rederiets egen trafik i området. För närvarande planerar emellertid Strömme Kanalbolaget för fortsatt trafik med Cinderella-båtarna.

Cinderella-konceptet inleddes år 1987 av City Jet Line i form av snabb konkurrenstrafik till Waxholmsbolaget. Verksamheten övertogs sedermera av Strömme Kanalbolaget som åren 2000-2010 har bedrivit verksamheten i samtrafik med Waxholmsbolaget. Fartygen, *Cinderella I*, *Cinderella II* och *Askungen*, befordrade säsongen 2009 cirka 170 000 passagerare (enkelresor) på linjerna till Sandhamn och Finnhamn-Möja. Det är främst två kategorier resande som nyttjar Cinderella-båtarna, dels rundtursresenärer, dels reguljära passagerare med skärgårdsbryggor som resmål.

9.1.4. Tvärtrafik – nya förbindelser från Östanå, Ornö och Nynäshamn

Resandet i skärgården är i mycket hög utsträckning koncentrerat mellan olika fastlandspunkter och skärgården. Såväl bofasta, som fritidsboende, turister och andra dagresenärer har historiskt alltid byggt upp denna trafikström.

Resor mellan skärgårdsöar har, som en följd av det låga resandeunderlaget, alltid varit svagt, men har funnits i relationer som följt skärgårdstraderna. En ökad båtluftning och alltfler resmål för friluftsliv har inneburit ett ökat lokalt resande mellan bryggor. Denna typ av tvärresor har underlättats genom ökad turtäthet och nyetableringar av reguljärtrafik med taxibåtar, främst riktade till bofasta. Exempel på nytillkommen tvärtrafik är turer mellan Möja och Finnhamn/Ingmarsö. Gällnö och Svartsö/Finnhamn samt Fejan och Arholma.



Resor på tvären har således alltid funnits i skärgården, men möjligheten att förflytta sig mellan olika trader och skärgårdsområden har på grund av den i allmänhet låga efterfrågan fått stå tillbaka. Nedan belyses tre exempel på efterfrågad tvärtrafik som genom komplettering och justering av nuvarande linjenät kan komma främst båtluuffare och dagresenärer tillgodo.

a) Östanå-Siaröfortet-Blidö-Finnhamn-Möja

Som exempel på efterfrågad tvärtrafik i norra skärgården har bolaget bedömt förutsättningarna att knyta Östanå på fastlandet och Siaröfortet till etablerade utflyktsmål som Finnhamn, Ingmarsö, Svartsö, Stora Kalholmen och Möja. En sådan linje skulle dessutom kunna anlöpa södra delarna av Yxlan och Blidö, samt Skärgårdsstiftelsens områden Själbottna och Östra Lagnö. Östanå är sedan ett tiotal år Österåkers kommuns brygga ut mot norra skärgården. Siaröfortet är ett väletablerat resmål med vandrarhem, restaurant och museum. Trafiken kan inledningsvis bedrivas med två dubbelturer dagligen under sommartidtabellens nio veckor.

Uppskattad kostnad: 0,453 mkr

b) Nämdö – Ornö

Behovet av kollektivtrafik mellan Nämdö och Ornö bedöms av Waxholmsbolaget som svagt, vilket också resandeunderlaget och erfarenheten av annan tvärtrafik i skärgården pekar på. Sommareftermiddagar finns möjlighet till tvärresa genom båtbyte i Saltsjöbaden.

I avsnittet om Nämdö ovan föreslås en trafikökning som eventuellt också skulle kunna komma tvärtrafiken Nämdö-Ornö till del och framförallt gagna variationsmöjligheterna för passagerare med båtluuffarkort.

c) Utö-Ålö-Nynäshamn

Muddringen av Ryssundet vid Utö har öppnat en genväg för fritidsbåtar mellan Utö och Ålö. Tyvärr är farleden ännu inte fullt utbyggd för att möjliggöra sjöburen kollektivtrafik. Till sammans med Utö Rederi AB har Waxholmsbolaget dock utrett möjligheterna att koppla samman traderna Årsta-Utö och Ålö-Nåttarö-Nynäshamn genom att även trafikera sträckan Utö-Ålö. Detta är möjligt redan idag, men tar längre tid än om man kunde trafikera Ryssundet. Dessutom fordras passagerarfartyg med klass D för sträckan Nåttarö-Nynäshamn.

Någon form av sammankoppling av traderna skulle dels ge Nynäshamn nya gena resmål, dels ytterligare öka värdet för båtluuffare. Trafikeringsförslagen kommer att diskuteras ytterligare.

9.1.5. Tvärtrafik Åkersberga/Österskär - Vaxholm eller Grinda

Österåkers kommun med centralort Åkersberga saknar bekväma möjligheter att med kollektiv sjötransport nå mellersta skärgården och flertalet öar som tillhör kommunen. En sommarlinje från Österskärs brygga nära Roslagsbanan kan anknyta vid Lervik eller Grinda till övriga linjer och mot öar såsom Ljusterö, Ingmarsö och Finnhamn. Med en alternativ sträckning Österskär-Vaxholm nås även inre skärgården och trafiken mot Stockholm.

Uppskattad årskostnad för två dagliga dubbelturer sommartid: 0,25 – 0,4 mkr



9.1.6. RUFSS-trafik – dagsläge och återstående trafikförbättringar

Den s k RUFSS-trafiken är ett samlingsbegrepp för en av SLL och Waxholmsbolaget fastställd stomtrafikstandard mellan 13 kärnöar med stor bofast befolkning och 9 replipunkter vid väg och kollektivtrafik på fastlandet. Trafiken ska vara fullt utbyggd senast år 2020 och är redan nu genomförd till omkring 65 procent. Den årliga utsättningen beror på isläget i skärgården.

När RUFSS-standard är uppnådd ska bofasta på och kring ovanstående kärnöar måndag-fredag ha tillgång till två morgonturer in mot replipunkt och två uturer eftermiddagar. En vardag i veckan ska möjlighet ges till en sen kvällstur ut till kärnöarna. Vid veckosluten en in- och uttur morgon och eftermiddag, i mån av möjlighet samordnade till de fritidsboendes veckoslutsturer. Trafiken förutsätts kunna bedrivas även isvintrar.

Sedan beslutet om RUFSS-standard fattades har utökningar i trafiken skett årligen. Den beslutade standarden benämns i dagligt tal RUFSS Mini och ska vara uppnådd år 2020.

Följande satsningar återstår i RUFSS-trafiken för att beslutad standard ska uppnås:

Kärnö: Arholma

Replipunkt: Simpnäs, Norrtälje

RUFSS-standard uppnådd.

Kärnö: Tjockö

Replipunkt: Räfsnäs, Norrtälje

RUFSS-standard uppnådd, utom vid exceptionella islägen.

Kärnö: Ingmarsö

Replipunkt: Åsättra, Österåker

Veckoslutstrafik saknas i sommartidtabellen, liksom kvällstur en dag/v.

Kärnöar: Ramsö, Tynningö

Replipunkt: Vaxholm

RUFSS-standard uppnådd.

Kärnöar: Gällnö, Svartsö,

Replipunkt: Boda, Värmdö

Ingmarsö, Husarö

RUFSS-standard inte helt uppnådd under perioder med isläggning, liksom kvällstur en dag/v. Lösning isperioder med svävare som kan samutnyttjas med Sollenkroka utreds.

Kärnö: Möja

Replipunkt: Sollenkroka, Värmdö

RUFSS-standard inte helt uppnådd perioder med isläggning. Lösning isperioder med svävare som kan samutnyttjas med Boda utreds.

Kärnö: Sandhamn

Replipunkt: Stavsnäs, Värmdö

RUFSS-standard uppnådd.

Kärnö: Runmarö

Replipunkt: Stavsnäs, Värmdö

RUFSS-standard uppnådd.

Kärnö: Nämdö

Replipunkt: Stavsnäs, Värmdö

RUFSS-standard inte uppnådd, men daglig trafik i båda riktningar morgon och eftermiddag finns året runt.



Kärnö: Ornö

Replipunkt: Dalarö, Haninge

RUFS-standard uppnådd.

Kärnö: Utö

Replipunkt: Årsta Havsbad

RUFS-standard uppnådd, med undantag för kvällstur en dag/v.

Kostnadsexempel:

Uppskattad årskostnad återstående kvällsturer (4 linjer, 1 kväll/v): 0,75 mkr

9.1.7. RUFS-trafiken Åsättra – Ingmarsö – Husarö

Waxholmsbolaget delar sedan många år kostnaden för taxibåtstrafiken med Österåkers kommun, eftersom flera avgångar är att betrakta som skolturer och ursprungligen har tillkommit för skolans behov. Kommunen har nu aviserat att man från våren 2011 upphör med medfinansieringen, eftersom behovet av skolskjuts upphör.

Uppskattad kostnadsökning för bibehållen trafik: 0,5 mkr

9.1.8. Vaxholm – förstärkning av vintertrafik

Trafiken till kärnorna Tynningö och Ramsö är tät och RUFS-standarden är uppnådd sedan flera år tillbaka. Viss kvällstrafik utöver RUFS-standard bedrivs av Vaxholms stad och annonseras i WÅAB:s tidtabeller. Propåer om att all befintlig kollektivtrafik till kärnorna ska ligga under WÅAB tillhör de återkommande önskemålen.

Vid veckosluten finns önskemål om tidsmässiga justeringar av trafiken på både traderna till Tynningö-Ramsö och Fåglarö-Saxaröarna. Flera öar söder om Vaxholm som är utan vintertrafik har önskemål om helgförbindelser. Trafiken till Edlunda och Granholmen söder om Vaxholm, som båda har bofast befolkning, behöver viss förtätning. Härutöver finns önskemål om dagturer från Stockholm lördag och söndag som även vänder sig till utflyktsresenärer.

Vintertid används samtidigt som mest två fartyg för trafiken med Vaxholm som utgångspunkt. Fartygen är mycket hårt utnyttjade. F n finns inga möjligheter till ytterligare utveckling av vintertrafiken i närområdet kring Vaxholm. Ett tredje fartyg krävs vid veckosluten om någon trafikutökning överhuvudtaget ska vara möjlig att genomföra. Fartyget bör vara av mindre typ, en djurgårdsfärja eller taxibåt.

Uppskattad årskostnad: 0,4 mkr/vinter

9.1.9. Hemmarö - standardhöjning

Båttrafiken Solö (SL-buss)-Hemmarö-Fårgångsö-Furusund (SL-buss) har i många år fört en tynande tillvaro. Andelen kollektivtrafikanter i området har minskat, både som en följd av låg turtäthet och dålig omstigningsstandard till och från buss.

Fem minuters resa från Söderängs brygga på Hemmarö passerar sommartid båttrafiken från Stockholm till Furusund och Rödlöga. I diskussioner med Blidösbolaget har framkommit att en mindre förlängning av Hemmarötrafiken till en anslutande brygga vid Rödlögabåtens rutt skulle innebära en välkommen standardhöjning för vissa trafikanter på Hemmarö och Fårgångsö. Även Ängsö Nationalpark kan ingå i konceptet, vilket skulle innebära en minskning av restid för passagerare mot Furusund-Rödlöga.



Förlängning av Hemmaröbåten till/från Stockholm-Rödlöga 2 gånger/dag i sommartidtabellen skulle, efter viss omplanering innebära en marginell kostnadsökning, vilket kan förordas.

Uppskattad årskostnad: 0,126 mkr

9.1.10. Återinförande av sensommartrafik med s/s Norrskär

Efter ett par säsongers utökad, publikt lyckosam användning av ångfartyget Norrskär, drogs vår- och sensommartrafiken in inför säsongen 2004, p g a allmänna besparingskrav.

Våren 2008 återkom vårtrafiken med dagliga turer torsdag-söndag. Ett återupptagande även av sensommartrafiken har efterfrågats av resande och skulle kunna motiveras av det stora kapital som har satsas på Norrskär för att fortsätta i reguljär trafik för allmänheten.

Trafik med Norrskär under fyra sensommarhelger, fredag-söndag, ger tre nya rundtursmöjligheter per veckoslut. Samtidigt innebär turerna viss besparing i övrig trafik.

Uppskattad bruttokostnad: 0,225 mkr

9.1.11. Utökad godstrafik till Arholma

Godsbefordran till Arholma har hittills kombinerats med taxibåtarnas personturer. Den entreprenör som Waxholmsbolaget samarbetar med, bedömer det inte vara möjligt att fortsätta med kombinationstrafiken eftersom godsmängden har ökat avsevärt. Entreprenören föreslår att en särskild godsbat används med 1-2 turer/vecka.

Uppskattad kostnad: 0,624 mkr/år

9.2. Förslag till utökad färjetrafik i Stockholms hamn

9.2.1. Lokallinjer i Saltsjön; Nybrolinjen och Nacka Strand

Ett återuppväckande av sjöburen kollektivtrafik i Stockholms hamn och närområden har länge varit diskuterats, inte minst i samband med nyetableringar av strandnära bostads- och kontorsområden. Försök att återuppta nedlagda linjer har genomförts i mer än fyrtio år, med linjen Nybroplan-Djurgården som pionjär år 1968. Nybrolinjen trafikeras allttjämt, nu i modifierad form i Strömma Kanalbolagets regi, medan Essinge- och Tappströmslinjerna, har förlorat resande och lagts ned som en följd av konkurrens från nya vägar och förbättrad landburen kollektivtrafik. Waxholmsbolaget bedriver en omfattande helårstrafik på linjen Slussen-Djurgården, med drygt två miljoner passagerare årligen.

I första hand ses två linjer som möjliga att utveckla. Dels från Nybroplan till Djurgården-Hammarby sjöstad, dels från Nybroplan till Nacka-Lidingö. Båda linjerna betjänar växande upptagningsområden och har sträckningar och reserelationer där sjötrafik kan komma till sin rätt. En utvecklad trafik förutsätter året runddrift och jämförelsevis hög turtäthet. Trafiken måste upprättas med hänsyn till entreprenörer som idag trafikerar linjerna.



a) Nybrolinjen

Våren 2006 utredde bolaget att återuppta och förlänga Nybrolinjen, som rederiet hade lagt ned tre år tidigare på grund av bristande lönsamhet. I förslaget förlängs linjen från Djurgården via Saltsjökvärn och Sofia till Hammarby sjöstad - bostadsområden som numera har stort resandeunderlag. Säsongs trafik förekommer idag med m/s Emelie. Strömman Kanalbolaget trafikerar Nybrolinjen (ej Hammarby sjöstad) sommartid som en del av rundturstrafik.

Under år 2010 sker inflyttning i det stora bostadsområdet söder om Danviksklippan, dit den lokala färjan kommer att förlängas och även Nybrolinjen bör anlöpa.

I förslaget anlöps också Skeppsholmen och Wasamuseet på samtliga turer, vilket även skedde då Waxholmsbolaget förut drev Nybrolinjen. Kritik har riktats angående problem med bytesresor mellan Slussen och Skeppsholmen/Wasamuseet. Genom att låta Nybrolinjen anlöpa dessa bryggor underlättar man för resande dit, eftersom bytet vid Djurgården sker mellan två av Waxholmsbolagets färjor.

En linje Nybroplan-Hammarby sjöstad med mellanliggande anlöp och året runt trafik bör kunna etableras som en naturlig del av innerstadens kollektivtrafik, på samma sätt som linjen Slussen-Djurgården. Flera av relationerna mellan linjens färjelägen innebär oförändrade eller kortare restider jämfört med resa med buss och spårvagn. Med året runt trafik, SL-taxa och god turtäthet bör linjen locka en fast kundkrets och ett relativt omfattande reguljärt resande.

Med heldagstrafik och turtäthet om 20-30 minuter (2-3 färjor) kan årlig kostnad uppskattas till 30-35 mkr. Tillkommer kostnader för projektering, upphandling, eventuella färjelägen etc.

b) Nacka strand

Waxholmsbolaget har översiktligt även utrett linjen Nybroplan-Finnboda-Tre Kronor-Nacka strand-Larsberg, som med stöd från enskilda intressenter har haft trafik sedan 1990-talet och också varit aktuell i samband med diskussionerna om projektet med biogasbåtar. Även under biogasprojektet deltog Waxholmsbolaget.

Sedan länge finns högtrafikurer på sträckan med Vasakronan som beställare och huvudsponsor. Under en försöksperiod om fyra månader gäller sedan 23 augusti SL:s periodkort som färdbevis på linjen, som under hösten även går i mellantrafik samt lördagar och söndagar.

Resandeunderlaget kommer att öka kraftigt de närmaste åren i takt med att bostadsområdena vid Finnboda, på Kvarnholmen och vid AGA på Lidingö byggs ut.

Kollektivresenärernas intresse av att regelmässigt välja ett sjöburet alternativ är i hög grad beroende av turtäthet, trafikdagens längd och helårstrafik. Waxholmsbolaget föreslår därför i sin skiss 20-30 minutersintervaller och daglig trafik mellan klockan 06-23. Kostnaden för detta utbud, tursatt med isförstärkt tonnage, uppskattas till 30-40 mkr. Tillkommer kostnader för projektering, upphandling, eventuella färjelägen etc.

Bilaga

Investeringsplan för trafikbolag med investeringskalkyl, miljöbedömning

Bilaga 1. Investeringsplan för trafikbolag 2012-2016

Waxholmsbolaget 8030

Mkr

Priotetsordning 1)	Nytt objekt 2)	Miljöbedömning 3)	Total kostnad			Investeringsutgifter					
			Fastställd enl budget 2010	Beräknad ny totalkostnad	Ack förbrukn t.o.m 2010	Budget 2011	Prognos 2011	Budget 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015