

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-09-08

Diarienummer
SL 2014-0550

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651

Trafiknämnden
2014-09-23, punkt 22

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort)

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås besluta om allmän trafikplikt för sjötrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort).

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 8 september 2014.

Bilaga: Dagens sjötrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställa allmän trafikplikt för sjötrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort), att gälla under perioden den 1 april 2016 – den 30 april 2025,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Merparten av sjötrafikavtalen med leverantörer i skärgården löpte ut årsskiftet 2013/14. För närvarande bedrivs sjötrafiken i skärgården enligt interimsavtal som har ingåtts med i stort samma leverantörer och inom samma områden i skärgården. Interimsavtalen löper ut 2016/17. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska upphandling av regional kollektivtrafik föregås av ett beslut om allmän trafikplikt

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholms läns trafikförsörjningsprogram anger att kollektivtrafiken i länet ska vara sammanhållen och robust samt tillgängligt och överblickbart för alla samt erbjuda hållbara resor. I regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) anges inriktningen att sjötrafik i Stockholms skärgård struktureras utifrån replipunkter och kärnöar. Detta tillsammans utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt.

Den 13 december 2013 annonserades sjötrafik i området i EU:s officiella tidning i enlighet med kollektivtrafiklagen. Samråd inför upphandling (SIU) har genomförts februari – mars 2014.

Kommersiella aktörer bedöms utifrån SIU, trafikförsörjningsprogrammets mål samt dagens trafik inte kunna erbjuda länets kollektivtrafikresenärer en trafik motsvarande den trafik som avses att upphandlas, utifrån rådande förhållanden. Trafiknämnden föreslås därmed besluta om allmän trafikplikt för sjötrafik i Stockholms skärgård.

Bakgrund

Stockholms landstingsfullmäktige fastslog den 18 september 2012 länets regionala trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet kompletterades 17 september 2013 vad gäller kollektivtrafik på vatten. Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012. Programmet och dess komplettering är strategiska dokument för kollektivtrafikens utveckling i länet.

I enlighet med kollektivtrafiklagen ska upphandling av regional kollektivtrafik föregås av ett beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt kan endast omfatta regional kollektivtrafik, det vill säga sådan trafik som huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärers behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som sett till sitt nyttjande faktiskt tillgodoser ett sådant behov. I Stockholms län fattas beslut om allmän trafikplikt av trafiknämnden inom Stockholms landsting.

Trafikförsörjningsprogrammets vision är att en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ska bidra till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion. För att arbeta mot visionen innehåller programmet målen *attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan*. Målen är nedbrutna och tilldelade måltal för uppföljning samt åtgärder för genomförande.

Kollektivtrafiken ska i enlighet med Stockholms läns trafikförsörjningsprogram vara sammanhållen och robust samt tillgängligt och överblickbart för alla samt erbjuda hållbara resor. Detta utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, kollektivtrafik på vatten innehåller inriktningar som bygger på Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010, Delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård (Rapport 15:2008) samt det skärgårdspolitiska programmet. Därigenom är skärgårdens kärnöar och replipunkter en del av strategierna för Stockholms läns kollektivtrafik i skärgården.

Överväganden

För skärgården är sjötrafiken avgörande för att tillgängliggöra fastlandets utbud av arbete, studier samt kommersiell och offentlig service. Sjötrafiken tillgängliggör också skärgården som besöksmål. En sjötrafikresa utgör för merparten av skärgårdens resenärer, oavsett typen av resa, en helt väsentlig del i en resekedja.

Nulägesbeskrivningen (se bilaga) av sjötrafiken i Stockholms skärgård indikerar att trafiken fyller en viktig funktion för dagligt resande av olika slag. Det är väsentligt att skärgårdens bofasta befolkning och besökare erbjuds en kollektivtrafik som är långsiktig, robust samt att denna är samordnad med övrig upphandlad kollektivtrafik inom länet. Utan detta finns inte den grundläggande integration mellan skärgård och fastland som behövs för regionens geografiska sammanhållning såsom den beskrivs i program och planer angivna ovan.

Merparten av sjötrafikavtalen med leverantörer i skärgården löpte ut årsskiftet 2013/14. För närvarande bedrivs sjötrafiken i skärgården enligt interimsavtal som har ingåtts med i stort samma leverantörer och inom samma områden i skärgården. Interiminsavtalen löper ut 2016/17. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska upphandling av regional kollektivtrafik föregås av ett beslut om allmän trafikplikt.

Den 13 december 2013 annonserades sjötrafiken i Stockholms skärgård i EU:s officiella tidning i enlighet med kollektivtrafiklagen. Samråd inför upphandling (SIU) har genomförts februari – mars 2014 för att bland annat undersöka marknadens intresse för att bedriva kommersiell kollektivtrafik inom områdena.

Ur samrådet framgick att majoriteten av aktörerna ser viss potential för kommersiell trafik i Stockholms skärgård. Denna potential är begränsad till sällanresenärer under juni – augusti och beroende av väder. Vissa linjer nämns som särskilt intressanta, vilka generellt kan sägas vara linjer med idag ett stort antal resande.

Kommersiella aktörer bedöms utifrån SIU, trafikförsörjningsprogrammets mål samt dagens trafik inte kunna erbjuda länets kollektivtrafikresenärer en trafik motsvarande den trafik som avses att upphandlas, utifrån rådande

förhållanden. Vidare tillåter kollektivtrafiklagen att kommersiell trafik anmäls- och avanmäls med tre veckors varsel vilket inte fullt ut säkrar den långsiktighet och stabilitet som är helt nödvändig för kollektivtrafiken i skärgården.

Landstinget anser att kommersiell kollektiv sjötrafik fyller viktiga segment i skärgården. Under SIU framkom att några reserelationer i allt väsentligt ansågs kunna bedrivas helt kommersiellt under en begränsad del av året. Det är landstingets uppfattning att upphandlad och kommersiell kollektiv sjötrafik inte står i konflikt med varandra då den primärt vänder sig till olika typer av resenärer.

Landstinget föreslås därmed åta sig att under en tidsperiod tillhandahålla länets invånare och besökare en geografiskt heltäckande, attraktiv och kostnadseffektiv kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort). Stockholms skärgård och kringliggande bytespunkter definieras i text och karta i bilaga.

Den allmänna trafikplikten begränsas inte av nuvarande trafikeringsupplägg vad gäller målpunkter utanför det faktiska området. Nulägesbeskrivningen av kollektivtrafiken i området, i text och karta, begränsar inte heller den framtida trafikeringsområdet. Tidsperioden för den allmänna trafikplikten föreslås vara tio år, detta för att skapa möjlighet för en kostnadseffektiv upphandlad trafik.

Upphandlad trafik inom skärgården blir genom ett beslut om allmän trafikplikt fortsatt integrerad med länets övriga regionala kollektivtrafik vilket fortsatt möjliggör sammanhängande resor i länet. I detta avseende är strukturen med replipunkter och där anslutande landbaserad kollektivtrafik av stor betydelse.

Beslutet om allmän trafikplikt innebär att intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet verkställs genom att trafiken kan upphandlas. Kommande upphandling av trafiken i skärgården kommer att specificera hur intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet praktiskt ska genomföras.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet om allmän trafikplikt innebär i sig inga ekonomiska konsekvenser. En upphandling av sjötrafik kommer att medföra både kostnader och intäkter för landstinget.

Sociala konsekvenser

Ett trafikpliktsbeslut medför, i och med trafikförsörjningsprogrammets mål *tillgänglig och sammanhållen region*, att en styrning av upphandlad sjötrafik möjliggörs. Detta medför att det i upphandlingen av ny sjötrafik kan fordras att det tonnage som trafikerar skärgården ska vara tillgängligt för alla resenärer.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Diarienummer
SL 2014-0550

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförsörjningsprogrammets mål *attraktiva resor* innefattar att kollektivtrafiken ska bli mer konkurrenskraftig och öka sin marknadsandel, och föreliggande beslut är en viktig del i landstingets ambition. Ett trafikpliktsbeslut medför, genom upphandling, en stabil trafikering över tid som är integrerad med övriga kollektivtrafiken.

Sjötrafiken är avgörande för skärgårdsbefolkningens interaktion med fastlandet och dess utbud av arbete, skola och service.

Under framtagande av det regionala trafikförsörjningsprogrammet och dess komplettering för sjötrafik genomfördes omfattande samråd med bland annat allmänhet, kommuner och olika intresseorganisationer.

Inom ramen för trafikförvaltningens arbete inför upphandling av sjötrafik i skärgården har ytterligare samråd genomförts med allmänhet, kommuner, organisationer och marknadsaktörer.

Konsekvenser för miljön

Programmets mål *effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan* innefattar reduktioner av utsläpp och energianvändning samt ökad andel tonnage som drivs med förnybart bränsle. Genom ett trafikpliktsbeslut kan det i upphandlingen av sjötrafiken ställas krav i enlighet med landstingets miljöambitioner.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

Dagens kollektivtrafik i Stockholms skärgård

Strategisk Utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

Dagens kollektivtrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort)

I RUFSS 2010 och i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård (Rapport 15:2008) anges ett antal replipunkter och kärnöar. Från kärnöar ska dagliga arbets- och skolresor vara möjliga samt resor till kommuncentrum för tillgång till samhällsservice. Under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer. Genom anslutande landtrafik vid replipunkterna möjliggörs resor till kommuncentrum och till Stockholm.

Kärnöar, replipunkter och övriga bytespunkter i Stockholms skärgård

Kärnöar	Replipunkter	Övriga bytespunkter
Arholma	Boda	Ankarudden
Gällnö	Dalarö	Björkvik
Ingmarsö	Räfsnäs	Furusund
Nämdö	Simpnäs	Gåshaga
Ornö	Sollenkroka	Hasseludden
Ramsö	Stavsnäs	Lillsved
Runmarö	Vaxholm	Norra Lagnö
Sandön	Åsättra	Nynäshamn
Svartsö	Årsta	Saltsjöbaden
Stora Möja		Trinntorp
Tjockö		Östanå
Utö		Östernäs

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Waxholmsbolagets trafik**

Skärgårdstrafiken omfattar reguljär pendlartrafik och trafik för fritidsboende och turister. Merparten av trafiken ombesörjs av landstinget som ansvarar för den kollektiva landstingssubventionerade sjötrafiken i Stockholms skärgård. Vid utförandet av sitt uppdrag avseende skärgårdstrafiken representeras landstinget av Waxholmsbolaget. Trafiken utförs av leverantörer som upphandlats i konkurrens. Verksamheten engagerar som mest cirka 60 fartyg.

Skärgårdstrafiken planeras för att tillgodose behoven hos de olika resenärskategorierna, näringslivet samt övriga servicenäringar och utifrån olika faktorer såsom:

- Det regionala trafikförsörjningsprogrammet
- Det skärgårdspolitiska programmet
- RUFSS 2010 i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård
- De trafikstrukturella förutsättningarna vid replipunkter och övriga bryggor

Waxholmsbolaget har som mål med trafiken att minst följa den turtäthet som bestäms för kärnöar och som framkommer i det skärgårdspolitiska programmet, där pendling skall möjliggöras med bland annat två turer in på morgonen och två turer ut under vardagar. Trafik för bofasta finns även under veckoslut.

Trafikens uppbyggnad

Trafiken i den mellersta delen av skärgården har en radiell struktur med Stockholm och Vaxholm som utgångspunkter för att därefter ha olika sträckning längre ut i skärgården. Den mest trafikerade sträckan är Stockholm – Vaxholm.

Inom de norra och södra delarna av skärgården utgår trafiken i huvudsak från ett flertal replipunkter. Linjerna har en kortare sträckning och trafikeras ofta bara av en operatör och ett fartyg. Viss trafik utgår dock även i dessa delar av skärgården från Stockholm. Öar som Arholma, Fejan och Rödlöga, som i huvudsak försörjs genom korta linjer från replipunkter trafikeras även från Stockholm sommartid, liksom Ornö och Utö i södra skärgården.

Trafikstandarden för bofasta där beslut om RUFSS-standard inte föreligger innebär att bofasta två vardagar i veckan skall kunna besöka sitt

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommuncentrum över dagen. Vid veckoslut är trafikstandarden anpassad för fritidsboende och sällanresenärer.

Kompletteringstrafik

Utöver linjebunden trafik anordnas vår och höst även anropsstyrd kompletteringstrafik till mindre öar som ligger utanför de ordinarie linjernas upptagningsområde, men som har bofast befolkning. Trafiken anordnas en fastställd vardag per vecka och kan i mån av utrymme utnyttjas även av övriga resande. Bofasta på dessa öar ges rätt att under vinterhalvåret komma in till fastlandet, normalt kommuncentrum, minst en gång per vecka. Tre områden trafikeras:

- Öar öster om Rådmansö. Replipunkt Gräddö
- Nämdö skärgård. Replipunkt Stavsnäs
- Skärgården kring Ornö. Replipunkt Dalarö

Omkring tio vinterveckor i januari-april ersätts kompletteringstrafiken med båt av beställningstrafik med helikopter. Då har fastboende på öar utan kollektiv båttrafik under den period som skärgården är isbelagd, rätt att flyga helikopter från/till ön till/från kommuncentra (Gustavsberg, Haninge, Norrtälje, Nynäshamn, Vaxholm och Åkersberga).

Trafiken i skärgården planeras för att kunna ansluta till övrig landbaserad kollektivtrafik i länet. Målsättningen är att det skall vara lätt att förflytta sig mellan de olika transportslagen och möjligt att pendla.

Huvudsakliga skärgårdsrelationer

- Simpnäs – Arholma
- Råfsnäs-Tjockö-Fejan
- Solö-Furusund-Gräskö-Rödlöga
- Stockholm-Blidösund-Rödlöga
- Stockholm-Blidösund-Arholma
- Stockholm-Vaxholm-Ramsö-Norra Lagnö
- Stockholm-Vaxholm-Saxaröarna-Grundvik
- Stockholm-Vaxholm-Fåglarö-Väsbystrand
- Stockholm-Lillsved-Grinda-Finnhamn-Husarö
- Stockholm-Boda- Grinda-Södra Ingmarsö
- Stockholm-Sollenkroka-Gällnö-Möja
- Stavsnäs-Runmarö-Sandhamn-Harö

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Stavsås-Nämdö-Saltsjöbaden
- Dalarö-Ornö
- Årsta-Utö
- Nynäshamn-Nättarö-Ålö
- Ankarudden-Landsort

Det totala trafikutbudet har i stort sett varit oförändrat under de senaste åren.

Utbudstimmar

	2013	2012	2011	2010	2009
Skärgården	61 950	61 950	61 950	60 340	62 372

Resandestatistik

Baserat på kundundersökningar uppskattas fördelningen mellan kategorier av resande enligt följande.

- 10 - 15 procent pendlare (fastboende eller näringsidkare)
- 85 - 90 procent sällanresenärer (fritidsboende och utflyktsresenärer)

Under vinterhalvåret är det i huvudsak pendlare och fritidsboende som reser i skärgårdstrafiken medan utflyktsresenärerna utgör den övervägande delen av resenärerna under sommarhalvåret. Antalet resenärer har under åren varit stabilt. Resandet, främst sommartid, är väderberoende och förändringar mellan åren uppgående till 10 procent är förekommande.

Antal resande i Skärgårdstrafiken (tusental)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Skärgården	1723	1621	1682	1793	1832	1780	1713	1802	1667

Det finns ca 300 bryggor, fördelade på ungefär 170 öar i Stockholms skärgård som trafikeras av Waxholmbolaget. Vissa bryggor anlöps endast i begränsad utsträckning eller inte alls under lågsäsong bland annat beroende på mindre

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

resandeunderlag och isbegränsningar för farleder. Vissa bryggor ingår endast inom kompletteringstrafiken.

Bland de mer välbesökta bryggorna (öarna) i skärgården utmärker sig:

- Sandhamn med 128 898 resenärer,
- Gruvbryggan (Utö) med 104 979 (163 242) resenärer,
- Södra Grinda (Grinda) med 74 793 (87 699) resenärer och
- Styrsvik (Runmarö) med 94 186 (121 509) resenärer.

Bland de minst besökta bryggorna (öarna) i skärgården utmärker sig:

- Byholmen med 8 resenärer,
- Björkö med 23 resenärer,
- Ängskär med 23 resenärer, och
- Hemskär med 33 resenärer¹.

Ytterligare öar med stort antal resenärer är Lidingö (67 000 resenärer), Värmdö (63 000), Vindö (55 000), Finnhamn (40 000), Ljusterö (32 000), Landsort (27 000) och Nåttarö 23 000). Ett antal öar har färre än 50 resenärer per år varav flera inte trafikerats året runt och inte heller regelbundet.

¹ Uppgifterna avser kalenderåret 2012.

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kärnorna är fördelade över hela skärgården. Utö och Runmarö har flest antal bofasta, båda omkring 300 personer.

Resande och bofasta per kärnö

Kärnö	Bryggor	Antal resenärer (2012)	Bofasta (2004)
Arholma	Arholma, Granö	32 309	56
Gällnö	Gällnö, Gällnönäs	25 626	37
Ingmarsö	Brottö, Norra Ingmarsö, Södra Ingmarsö	33 502	140
Nämdö	Alkläppen ² , Bunkvik, Kalkberget, Nämndöböte, Sand, Solvik, Västanvik, Ängsholmen, Östanvik	24 553	42
Ornö	Björkö sund, Hässelmara, Lättinge, Ornö kyrka,	16 895	241
Ramsö (Vaxholm)	Ornöboda, Söderviken	41 082	78
Runmarö	Ramsö, Ramsöberg	121 509	283
Sandön	Gatan, Långvik, Styrsvike	128 898	121
Stora Möja	Sandhamn Berg, Dragedet, Långvik- Möja, Löka, Möjaström,	59 552	220
Svartsö	Ramsmora Alsvik, Norra Svartsö, Skälvik, Skälviks skolbrygga,	35 726	131
Tjockö	Söderbouden Tjockö norra, Tjockö ångbåtsbrygga	11 114	64
Utö	Gruvbryggan, Näsudden, Spränga	163 242	306
Totalt		540 946	2 104

Biljettsortiment

I Waxholmsbolagets biljettsortiment finns kontantbiljett, båtkort, reskassa, periodkort av olika slag samt ö-kort. Båtkortet är opersonligt och laddas med

² Enbart kompletteringstrafik

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

pengar. Båtkortet står för cirka 20 procent av biljettintäkterna för skärgårdstrafiken, och drygt motsvarande andel avseende antalet resor. Periodkortet laddas med olika giltighetsperioder. Periodkortet står för cirka fem procent av biljettintäkterna för skärgårdstrafiken och för cirka sju procent av antalet resor. Bofasta i skärgården äger rätt till fria resor i Stockholms skärgård och Waxholmsbolagets trafik genom Ö-kortet. Ö-kortet står för cirka nio procent av resorna.

Under 2014 kommer SL Access och reskassan att införas som alternativt betalningsmedel för kontantbiljetter utöver kontanter och betal- och kreditkort. Priset per biljett är oförändrat jmf betalning med kontanter och betalkort.

Utifrån statistik från 2013 över biljetter sålda per zon i skärgårdstrafiken, framgår att medellånga resor på 30-60 minuter är vanligast och utgör störst del av intäkterna, cirka 40 procent.

Zon/Taxa	Tid	Andel resande i procent	Andel intäkter i procent
1	0-15 min	15,5	10
2	15-30 min	18,5	15
3	30-60 min	40	41
4	60-90 min	15,5	18
5	90-120 min	15,5	8
6	> 120 min	5	8

Kundnöjdhet

Den sammanlagda kundnöjdheten bland skärgårdstrafikens resenärer har legat omkring 90 procent sedan mätningarna påbörjades 2006. De kvalitetsfrågor som rangordnats högst har varit trygghet och säkerhet samt enkel ombordstigning och att köpa biljett. Bland de återkommande förbättringsområdena återfinns tidtabell jämfört med önskemål och utbud i cafeterian.

Kommersiell kollektivtrafik i Stockholms skärgård (från Arholma till Landsort)

Kommersiell kollektivtrafik förekommer inom Stockholms skärgård. Trafiken är säsong varierad och huvudsakligen inriktad på sällanresenärer och upplevelseresor.

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)
Befolkning boende på öarna i Stockholms skärgård efter församlingar 31 december 2005 och 2010 (endast församlingar med skärgård)

	Befolkning 2005		Befolkning 2010	
Kommun/ församling	totalt	utanför tätort	totalt	utanför tätort
Haninge				
Dalarö-Ornö-Utö	532	532	512	512
Västerhaninge- Muskö	830	543	769	508
Norrtälje				
Björkö-Arholma	348	348	312	312
Blidö	1 204	1 204	1 157	1 157
Frötuna	29	29	37	37
Häverö-Edebo- Singö	385	385	350	350
Länna	226	226	241	241
Roslagsbro-Vätö	776	776	776	776
Rådmansö	85	85	76	76
Väddö	1 596	1 139	1 515	1 090
Nynäshamn				
Nynäshamn	8	8	8	8
Ösmo-Torö	828	828	740	740
Södertälje				
Hölö-Mörkö	443	443	431	431
Ytterjärna	30	30	31	31
Vaxholm				
Vaxholm, del	1 938	1 206	1 973	1 251
Värmdö				
Djurö, Möja och Nämdö	2 925	1 967	2 865	1 898
Gustavsberg- Ingarö	3	3	0	0
Värmdö	241	241	241	241
Österåker				
Ljusterö-Kulla	1 759	1 759	1 756	1 756
Österåker-Östra Ryd	26	26	26	26
Totalt	14 212	11 778	13 816	11 441

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08Diarienummer
SL 2014-0550Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Befolkning boende på kärnöar i Stockholms skärgård 2011-12-31

Kärnö	Antal invånare
Arholma	53
Tjockö	50
Ingmarsö	152
Svartsö	74
Stora Möja	219
Runmarö	260
Sandön	88
Gällnö	26
Nämndö	31
Ornö	215
Utö	176
Tynningö	415
Ramsö	66

Strategisk utveckling

BILAGA
2014-09-08

Diarienummer
SL 2014-0550

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

