



Tillgänglighet i skärgården

Nulägesbeskrivning av båttrafikens betydelse för att leva, verka och besöka

Datum: 2026-09-04, justerad 2026-09-18

Dokumentnamn: Tillgänglighet i skärgården – nulägesbeskrivning av båttrafikens betydelse för att leva, verka och besöka

Diarienummer: IKN 2026-00014

Kontaktperson: Sara Eriksson, avdelning regional samhällsplanering,
sara.eriksson@vgregion.se

Foto: Västtrafik

Sammanfattning

Båttrafiken är en viktig del av Västra Götalands transportsystem och för människors tillgänglighet. Sedan Västra Götalandsregionen tog över ansvaret för kollektivtrafiken 2011 har utbudet av båttrafik i huvudsak varit oförändrat och baseras på tidigare kommunala prioriteringar. Rapporten ger en nulägesbild av båttrafikens roll och förutsättningar för människor att leva, verka och besöka öarna i Västra Götaland. Den utgör ett underlag för fortsatt arbete med att ta fram strategiska principer för båttrafikens roll, prioriteringar och långsiktiga utveckling.

Båttrafiken fyller flera samhällsfunktioner:

- Möjliggör pendling till arbete, skola, vård och service
- Skapar förutsättningar för permanent- och deltidsboende på öarna
- Gör skärgården tillgänglig för besökare utan egen båt
- Bidrar i vissa fall till kortare restider än landvägen
- Underlättar gods- och samhällstransporter

Dagens kollektivtrafik på vatten finns i sju av tolv kustkommuner: Göteborg, Öckerö, Kungälv, Tjörn, Orust, Lysekil och Strömstad. I Västra Götaland finns 86 öar utan fast landförbindelse med folkbokförda invånare eller minst tio bostadshus, och av dessa trafikeras 31 av kollektivtrafik på vatten. Ytterligare 11 öar trafikeras av Trafikverkets vägfärjor. Ingen av öarna i insjöar har kollektivtrafik på vatten.

År 2025 genomfördes cirka 6,7 miljoner resor med båttrafiken. Hälften av dessa gjordes över Göta älv och ungefär en tredjedel i Göteborgs södra skärgård. Resandet varierar kraftigt mellan linjerna och mellan årstiderna. I Göteborgsområdet finns ett betydande vardagsresande året runt, medan trafiken i norra Bohuslän domineras av sommarresor. Förutsättningarna varierar kraftigt mellan olika öar med stora skillnader i befolkning, serviceutbud och resmönster.

En utblick mot andra regioner visar att Region Stockholm och Region Östergötland har ett mer sammanhållet grepp om båttrafiken och använder strategiska begrepp som kärnöar och replipunkter som en del av den regionala strukturen. Region Värmland har uteslutande kommunala tillköp och i Blekinge kombinerar man regional bastrafik med kommunal tilläggstrafik. Exemplet visar att kollektivtrafik på vatten kan organiseras på flera sätt beroende på regionala mål och geografiska förutsättningar. Erfarenheterna från andra regioner kan utgöra ett stöd i det fortsatta arbetet med att utveckla gemensamma principer för båttrafiken i Västra Götaland.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Innehåll.....	3
Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Dagens båttrafik	7
Leva, verka och besöka	16
Båttrafikens olika funktioner	16
Möjliggöra en fungerande vardag	16
Möjliggöra delårsboende i skärgården.....	16
Tillgängliggöra skärgården för besökare.....	16
Restidsförkortning	17
Gods och övriga funktioner	17
Varierade förutsättningar på öarna.....	18
Sysselsättning och näringsliv	22
Tillgång till service	24
Omvärldsbevakning.....	25
Ekonomi och ansvar	26
Strategiska punkter i skärgården	28
Teknik i förändring.....	30
Ordlista:.....	33

Inledning

Bakgrund

Kollektivtrafik på vatten är i många fall en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Den är också viktig för möjligheten att ta del av skärgårdens natur och kultur för den som inte har tillgång till egen båt. I Västra Götaland finns 86 öar som saknar fast landförbindelse och som har folkbokförda eller minst 10 bostadshus. 78 av dessa ligger utmed Västkusten, övriga ligger i insjöar (Vänern, Mjörn och Ånimmen).

Vid den skatteväxling som gjordes 2011, då Västra Götalandsregionen (VGR) tog över ansvaret för kollektivtrafiken från kommunerna, ingick även båttrafiken. Olika kommunala prioriteringar hade då satt sin prägel på utbudet av båttrafik. Inga större förändringar har gjorts i utbudet sedan dess, vilket innebär att Västtrafik har ett diversifierat utbud av båttrafik utefter kusten.

Trafikförsörjningsprogram 2026–2029 är VGR:s övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under fyraårsperioden. För kollektivtrafik på land anger trafikförsörjningsprogrammet en lägsta nivå av utbud som invånare kan förvänta sig, beroende på befolkningstäthet samt utifrån ambitionen att knyta samman länet och vilka syften som ska prioriteras. För kollektivtrafik på vatten saknas en motsvarande beskrivning. Programmet anger att VGR ska genomföra en utredning för att belysa och tydliggöra båttrafikens roll och potential i kollektivtrafiksystemet utifrån olika geografiska förutsättningar. Båttrafiken har länge medfört en stor miljöpåverkan och är kostsam. Med den teknikutveckling som pågår, har nya möjligheter öppnat sig. Utredningen ska även beakta vad teknikutvecklingen kan innebära för kollektivtrafik på vatten.

Utöver trafikförsörjningsprogrammet finns andra styrdokument som har betydelse för utredningen; Regional utvecklingsstrategi, Regionalt serviceprogram, Kulturstrategin och Strategi för omställningen av hälso- och sjukvården med tillhörande Principer för hälso- och sjukvårdens lokalisering. Dessa beskrivs i bilaga 3.

Syfte

Utredningen ska i sin helhet belysa båttrafikens roll och utvecklingspotential i kollektivtrafiksystemet samt ge ett strategiskt och

långsiktigt beslutsunderlag för framtida planering och ansvarstagande. Här ingår att belysa möjligheterna med ny energieffektiv teknik och vad det skulle kunna innebära för båttrafikens utveckling.

Denna nulägesbeskrivning är en del i arbetet och utgör en beskrivning av nuläget för kollektivtrafik på vatten i Västra Götaland. Det är framför allt ett underlag för dialog med berörda intressenter.

Metod och avgränsning

Fokus i utredningen är på öar utan fast landförbindelse men omfattar även övrig kollektivtrafik på vatten som finns idag, till exempel över Göta älv och Gullmarn. Öar i insjöar ingår i utredningen, men de får litet utrymme i nulägesbeskrivningen eftersom de saknar kollektivtrafik på vatten. Utredningen berör även Trafikverkets vägfärjor i viss mån, eftersom de fyller en viktig funktion för tillgängligheten.

Den huvudsakliga metodiken för nulägesbeskrivningen har varit dokumentstudier, statistisk sammanställning och analys utifrån befintliga källor. Analyser och resonemang bygger på statistik över befolkning, bosatta, antal bostäder, näringsliv och service från SCB och VGR:s regiondatabas samt resandestatistik för båttrafiken från Västtrafik och Kungälv's kommun. Tidigare analyser från bland annat Västtrafik har bearbetats vidare. Underlag från Trafikverket om vägfärjetrafiken, samt tidigare genomförda förstudier, analyser och dialoger om båttrafikens förutsättningar i Västra Götaland har också bidragit till beskrivningen av nuläget.

Alla öar i regionen ingår i det statistiska underlaget och redovisas utifrån om de har offentligt ordnade förbindelser med fastlandet eller inte. Av integritetsskäl och med hänsyn till personuppgiftslagen visas öar med ett litet antal folkbokförda i kartor på ett anonymiserat och sätt. För öar utan folkbokförda invånare redovisas de endast om de har minst tio bostadshus.

Omvärldsbevakning av motsvarande arbeten i andra regioner, särskilt Stockholm, Blekinge, Östergötland och Värmland, består i sammanställning och genomlysning av strategiska underlag, samt kunskapsinhämtning i form av tidigare dialoger med regionerna. Det har gett nyttiga insikter och perspektiv på hur kollektivtrafik på vatten kan organiseras och prioriteras i olika geografiska kontexter. Genomgången av dessa regioners strategier har främst använts som inspiration och jämförelsematerial för att förstå olika modeller för ansvarsfördelning, finansiering, långsiktighet och strategisk planering.

Analysen har också tagit sin utgångspunkt i regionala mål och styrdokument, bland annat trafikförsörjningsprogrammet, den regionala utvecklingsstrategin och visionen om det goda livet. Det innebär att nulägesbeskrivningen inte bara redovisar dagens trafik och öarnas förutsättningar, utan också relaterar detta till frågor om att leva, verka och besöka öarna på lång sikt. Fokus har därmed legat på båttrafikens funktion i ett bredare regionalt sammanhang, snarare än enbart på trafikutbudet i sig.

Nulägesbeskrivningen är en del i ett långsiktigt arbete för att ta fram ett strategiskt underlag för kollektivtrafik på vatten i Västra Götaland. Den kommer kompletterats med dialoger med berörda intressenter för att fördjupa förståelsen av båttrafikens förutsättningar och öarnas behov. Dialogerna har en viktig kvalitativ funktion i arbetet.

I slutet av rapporten finns en ordlista med förklaringar till begrepp.

Dagens båttrafik

Kollektivtrafik på vatten finns idag i sju av tolv kommuner utmed Västkusten; Göteborg, Öckerö, Kungälv, Tjörn, Orust, Lysekil och Strömstad. Trafiken omfattar både tätbefolkad skärgård och mer perifera kust- och skärgårdsmiljöer. Båttrafiken i Tanums kommun upphörde i augusti 2026.

Tabell 1 Dagens båttrafik, efter kommun och linjenummer

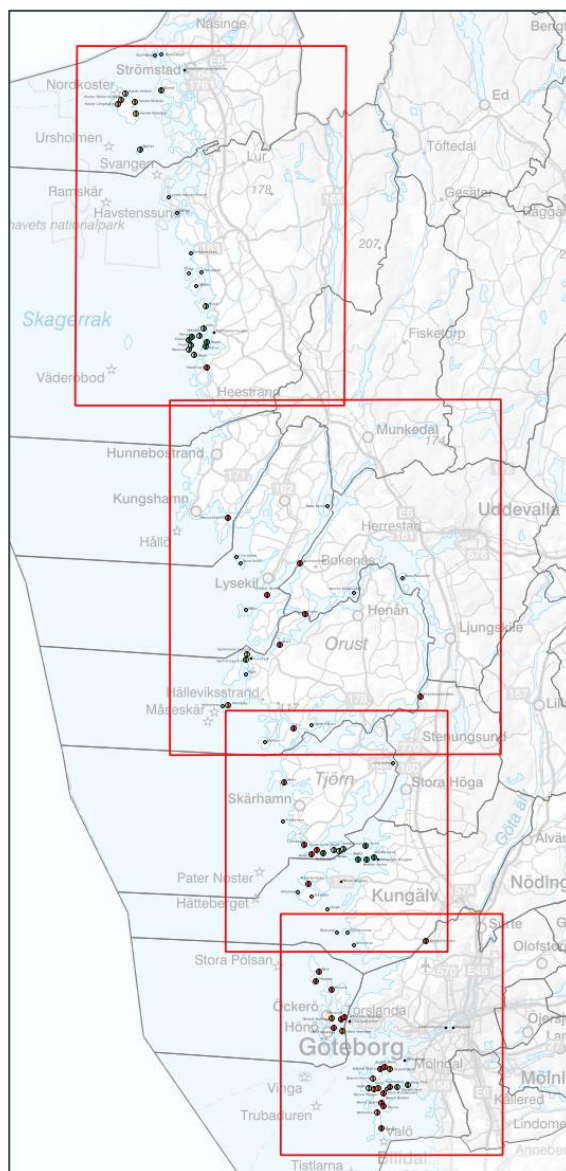
Linje	Kommun	Not.
281 Vrångö-Saltholmen	Göteborg	
282 Brännö Husvik - Saltholmen	Göteborg	
283 Brännö Rödsten - Saltholmen	Göteborg	
284 Saltholmen - Knarrholmen - Stora Förö	Göteborg	
285 Klippan - Norra Älvstranden - Stenpiren	Göteborg	
286 Lindholmspiren - Stenpiren	Göteborg	Kommunalt tillköp
287 Lundbystrand - Stenpiren	Göteborg	Kommunalt tillköp
999 Klåverön - Marstrands färjeläge - Marstrandsön	Kungälv	Kommunalt tillköp, öppen skollinje
Marstrandsfärjan	Kungälv	Kommunal färjelinje, delfinansierad av VGR
326 Dyrön – Rökan - Rörtången	Kungälv, Tjörn	
847 Lysekil-Skaftö	Lysekil	
381 Käringön – Gullholmen - Tuvesvik	Orust	
890 Strömstad-Ramsö-Strömstad	Strömstad	Upphör oktober 2026
899 Strömstad-Kosteröarna-Strömstad	Strömstad	
879 Postbåten Fjällbacka - Dyngö	Tanum	Upphörde augusti 2026
361 Åstol – Dyrön - Tjörnekalv	Tjörn	
362 Härön-Kyrkesund	Tjörn	
296 Öckerö - Kalvsund - Framnäs - Grötö	Öckerö	

Båttrafiken har både funktionen att möjliggöra en fungerande vardag för öbor och en möjlighet för landbor att uppleva natur- och kulturvärden i skärgården. I några fall ger den också restidsförkortning genom att vara ett komplement till andra trafikslag där vattnet är en barriär.

Idag saknas politiskt antagna principer för kollektivtrafik på vatten i Västra Götaland. Trafiken anpassas istället efter lokala förutsättningar och bedömningar görs från fall till fall. Trafikförändringar och anpassning av trafiken sker framförallt utifrån efterfrågan, snarare än efter målbilder för regional utveckling och trafikutveckling.

Korta fakta om trafiken

- 31 öar utan fast landförbindelse har kollektivtrafik på vatten, varav
 - 28 öar nås med Västtrafik
 - 2 öar (Björkö och Öckerö) nås med både Västtrafik och Trafikverkets vägfärjor.
 - en kommunal färjelinje trafikerar Marstrand. Västra Götalandsregionen delfinansierar denna trafik, särskilda resevillkor gäller.
- Ytterligare 11 öar trafikeras av Trafikverkets vägfärjor.
- Knappt 20 000 personer är folkbokförda på dessa öar, varav mer är 75 procent i Göteborg och Öckerö kommuner.
- Västtrafik trafikerar:
 - 12 linjer till öar utan fast landförbindelse, varav en är ett kommunalt tillköp av skollinje.
 - 1 linje mellan öar som även trafikeras av Trafikverket (i Öckerö kommun)
 - 3 linjer över Göta älv, varav 2 är kommunala tillköp.
 - 1 linje över Gullmarn mellan Lysekil och Fiskebäckskil
- Ingen kollektivtrafik på vatten finns i insjöar.
- Sammanlagt skapar färjetrafiken landförbindelser för 43 av 71 öar med folkbokförd befolkning¹ och ytterligare nio öar med fler än 10 fritidshus.



Figur 1 Båttrafikens utbud år 2026. Röda markeringar visar avgränsning för detaljerade kartor i bilaga.

I bilaga 2 finns detaljerade kartor över båttrafikens utbud till öarna, fördelade enligt de röda markeringarna i figur 2. Utbudet redovisas per hållplats under högsäsong (juli 2026) och lågsäsong (mars 2026).

Från och med januari 2027 kommer all båttrafik inom Västtrafiks utbud omfattas av zonstruktur ABC, vilket innebär att det inte krävs några

¹ Västtrafiks färjelinje i Öckerö kommun skapar inte på egen hand en förbindelse till fastlandet, men väl en förbindelse till en annan ö som har en Trafikverksfärja till fastlandet.

specialbiljetter för att nå öarna. Innan dess krävs ett särskilt tillägg för att nå Kosteröarna.



Figur 2 Ansvarsfördelning mellan stat, region och kommun

Resande och ekonomi

Resandet skiljer sig kraftigt längs kusten. Göteborgs södra skärgård och trafiken över Göta Älv, samt Marstrandsfärjan har de största volymerna. 2025 genomfördes närmare 6,7 miljoner resor, varav hälften över Göta Älv och en tredjedel i Göteborgs södra skärgård.

Trafikkostnaderna varierar mellan 22–1280 kronor per resa², men för båttrafiken i sin helhet - inklusive trafikhänsynskostnader - är den genomsnittliga kostnaden 73 kr per resa. Intäkterna mäts för kollektivtrafiken i sin helhet och inte uppdelat på trafikslag eller linje. Det beror främst på svårigheter kopplat till att många resor innehåller byten och att periodbiljetter försvårar den typen av redovisning. Genomsnittsintäkten för hela kollektivtrafiken 2026 är cirka 13 kronor per resa. Generellt innebär en linje med fler resenärer högre intäkter och därmed lägre kostnad per resa.

Tabell 2 Det genomsnittliga resandet per år och linje för åren 2023–2025 och ungefärlig kostnad per resa.

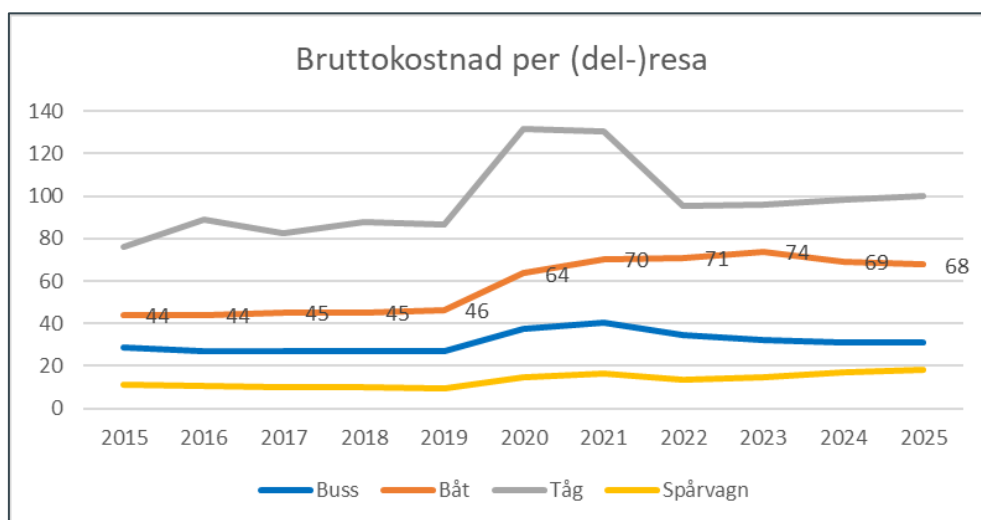
Linje	Antal resenärer	Kr/resa
286 Lindholmospiren - Stenpiren	2 200 078	22
281 Vrångö-Saltholmen	1 074 232	80
285 Klippan - Norra Älvstranden - Stenpiren	821 541	63
282 Brännö Husvik - Saltholmen	581 864	69
283 Brännö Rödsten - Saltholmen	559 508	60
Marstrandsfärjan ³	398 356	57
899 Strömstad-Kosteröarna-Strömstad	315 658	113

² Begreppet resa avser påstigande resenär.

³ För Marstrandsfärjan finns ca 3–5% osäkerhetsmarginal

287 Lundbystrand - Stenpiren	264 053	88
361 Åstol – Dyrön - Tjörnekalv	203 516	156
381 Karingön – Gullholmen - Tuvesvik	187 395	81
847 Lysekil-Skaftö	125 012	151
296 Öckerö - Kalvsund - Framnäs - Grötö	120 317	145
362 Härön-Kyrkesund	40 053	121
326 Dyrön – Rökan - Rörtången	23 270	383
284 Saltholmen - Knarrholmen - Stora Förö	22 380	236
879 Postbåten Fjällbacka - Dyngö	1 905	1 280
890 Strömstad-Ramsö-Strömstad	1 560	392
999 Klåverön - Marstrands färjeläge - Marstrandsön	Ingen uppgift	

Båttrafikens kostnader är högre än spårvagn och buss i linjetrafik, men lägre än tågtrafiken.



Figur 3 Bruttokostnader för kollektivtrafiken, per (del-)resa och trafikslag

Variation över året

Säsongvariationerna är stora för all kollektivtrafik på vatten, men med olika uttryck beroende på geografi. Tidtabellerna för båttrafiken har över tid anpassats efter behov och möjligheter för trafikering. Det har lett till stor variation och tidtabeller som kan vara svåra att överblicka och förstå. Det påverkar sannolikt personer med funktionsnedsättning, barn och äldre i högre utsträckning.

Resandet ökar generellt kraftigt under sommarmånaderna till följd av turism och deltidsoende. I Kostertrafiken sker exempelvis cirka två tredjedelar av resandet under sommar och för-/sensommar, medan resterande tredjedel fördelas över årets övriga månader.

Postbåten i Fjällbacka har en extrem peak i juli då sommarboende och turister nyttjar den för rundtur i skärgården. Avtalet för den trafiken gick ut i augusti 2026 och på grund av det låga helårsresandet har det inte gjorts någon ny upphandling utan trafikeringen tas bort. Även för Ramsö i Strömstads kommun upphör trafiken, i oktober 2026.

Lysekil–Skaftö samt linjerna mot Dyrön/Tjörn uppvisar också en hög sommarandel, men har samtidigt ett förhållandevis högt resande under höstperioden, vilket tyder på en kombination av vardags- och besöksresor.

Tabell 3 Tabell över hur resandet fördelar sig över året, per linje.

Linje	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
281 Vrångö-Saltholmen	6%	5%	7%	8%	9%	11%	14%	13%	8%	7%	6%	6%
282 Brännö Husvik - Saltholmen	6%	6%	7%	8%	9%	11%	14%	13%	8%	7%	6%	6%
283 Brännö Rödsten - Saltholmen	6%	5%	7%	8%	9%	11%	14%	13%	8%	7%	6%	6%
284 Saltholmen - Knarrholmen - Stora Förö	6%	5%	7%	8%	9%	11%	14%	13%	8%	7%	6%	6%
285 Klippan - Norra Älvstranden - Stenpiren	5%	5%	6%	8%	13%	10%	13%	12%	7%	8%	7%	6%
286 Lindholmospiren - Stenpiren	8%	8%	9%	10%	10%	6%	6%	7%	11%	11%	8%	5%
287 Lundbystrand - Stenpiren	7%	7%	8%	9%	7%	9%	9%	10%	9%	11%	9%	4%
296 Öckerö - Kalvsund - Framnäs - Grötö	6%	6%	7%	7%	10%	9%	12%	9%	12%	9%	8%	7%
326 Dyrön – Rökan - Rörtången	3%	3%	4%	8%	8%	14%	27%	17%	6%	4%	3%	4%
361 Åstol – Dyrön - Tjörnekalv	4%	4%	5%	7%	8%	11%	25%	14%	6%	6%	5%	5%
362 Härön-Kyrkesund	3%	3%	4%	7%	6%	12%	30%	21%	5%	4%	3%	4%
Marstrandsfärjan	3%	3%	4%	6%	8%	13%	26%	17%	7%	5%	4%	4%
381 Käringön – Gullholmen - Tuvesvik	3%	2%	3%	6%	7%	13%	31%	18%	6%	5%	4%	4%
847 Lysekil-Skaftö	5%	5%	6%	4%	8%	11%	25%	14%	7%	6%	5%	4%
879 Postbåten Fjällbacka - Dyngö	1%	<1%	1%	2%	6%	11%	46%	21%	9%	2%	<1%	<1%
890 Strömstad-Ramsö-Strömstad	<1%	<1%	<1%	5%	7%	12%	45%	19%	8%	4%	<1%	<1%
899 Strömstad-Kosteröarna-Strömstad	2%	2%	3%	6%	8%	14%	35%	17%	5%	4%	3%	2%

För linjer i Öckerö kommun och i Göteborgs södra skärgård finns tydliga toppar för resandet på sommaren, men mer måttligt än för båttrafiken längre norrut. Här står sommartrafiken för majoriteten av resorna, med särskilt högt resande i juli.

Vintertid domineras resandet i samtliga relationer av bofasta resenärer med vardagsresor till arbete, skola och service.

I älvtrafiken visar Lindholmspiren - Stenpiren en tydlig resandeminskning under sommaren, vilket tyder på att basen är vardagsresande. Klippan– Stenpiren har ett delvis annorlunda mönster med relativt mer resande under vår- och sommarmånaderna

Infrastrukturförutsättningar

Båttrafiken är starkt beroende av lokala infrastrukturella förutsättningar. Hur bryggorna ser ut väger ändå ofta tungt i kravställningen av fartygen i nya upphandlingar. Många bryggor är små, väderutsatta och saknar tillgänglighetsanpassning., vilket begränsar möjligheten till förändringar och flexibla lösningar i trafikupplägg och fartygsval. Det finns brister vad gäller tillgänglighetsanpassning och bryggor. På Käringön lyfts rullstol ibland med kran om vattenståndet gör att det blir för brant med ramp. Linje 326 saknar tillgänglighetsanpassning. Personer i rullstol måste lyftas ombord och iland av personal eller medföljande.

Natthamnar är en nödvändig bas för trafiken. Särskilt i skärgårdstrafik där fartygen används intensivt och ofta saknar alternativa uppställningsplatser. För Älvtrafiken exempelvis, är det ont om tillgängliga ytor i centrala Göteborg. I och med att det finns höga regionala ambitioner om elektrifiering av fartygsflottan är elkapacitet en central fråga för natthamnarna. Elförsörjning och bryggornas utformning utgör i nuläget tydliga begränsningar för utveckling av trafiken. Lokalisering av natthamnar påverkar förutsättningarna för trafiken där ökade avstånd är kostnadsdrivande. Natthamnarna är ofta ägda av privata aktörer eller kommunerna.

Ägarförhållandena för bryggorna varierar i regionen. För älvtrafiken i Göteborg samt i Öckerö, Tjörn, Orust och Lysekils kommuner gäller att kommunen äger alla bryggor som kollektivtrafiken nyttjar. På Tjörn och i Tanums kommun är istället alla bryggor privatägda⁴. Anropsstyrda bryggor är i princip alltid privat ägda.

Västtrafik har i de flesta trafikområden avtal med bryggägare som reglerar rätten att använda färjelägen för kollektivtrafik. Avtalen tydliggör ansvar för drift, underhåll, säkerhet och utveckling samt fördelning av kostnader och hamnavgifter.

⁴ Förening äger bryggan.

Avtalen reglerar även formerna för samverkan kring investeringar och framtida utveckling samt ansvar vid skador, avtalsbrott och uppsägning. Sammantaget skapar avtalen en långsiktig grund för tillgång till och förvaltning av den hamninfrastruktur som krävs för kollektiv båttrafik.

Tabell 4 Ägarförhållanden för bryggor inom den allmänna kollektivtrafiken.

<i>Kommun</i>	<i>Antal bryggor</i>	<i>Offentligt ägda</i>	<i>Andel offentligt ägda</i>
<i>Göteborg</i>	21	15	71%
<i>Södra Skärgården</i>	17	11	65%
<i>Älvtrafiken</i>			
<i>Göteborg</i>	4	4	100%
<i>Öckerö</i>	4	4	100%
<i>Tjörn</i>	10	6	60%
<i>Orust</i>	5	5	100%
<i>Kungälv</i>	6	2	33%
<i>Lysekil</i>	4	3	75%
<i>Strömstad</i>	9	2	22%

*Trafikverket äger Rörtången bryggan

Fartyg och kostnadsstruktur

Dagens trafik bedrivs med en blandning av snabbgående skärgårdsfartyg, konventionella skärgårdsfartyg och mindre fartyg. Mindre och långsammare fartyg dominerar. I Göteborgs södra skärgård används både snabbgående och långsammare fartyg. För båttrafiken gäller att kapaciteten dimensioneras för sommartrafikeringen.

Kostnadsstrukturen varierar tydligt med fartygstyp.

Båttrafiken dimensioneras efter högsta efterfrågan, vilket gör att många fartyg är dyra och överdimensionerade sett till resandet stora delar av året. Det är dock ofta en avvägning då fler fartyg i flottan också innebär ökade kostnader om de inte används i trafik.

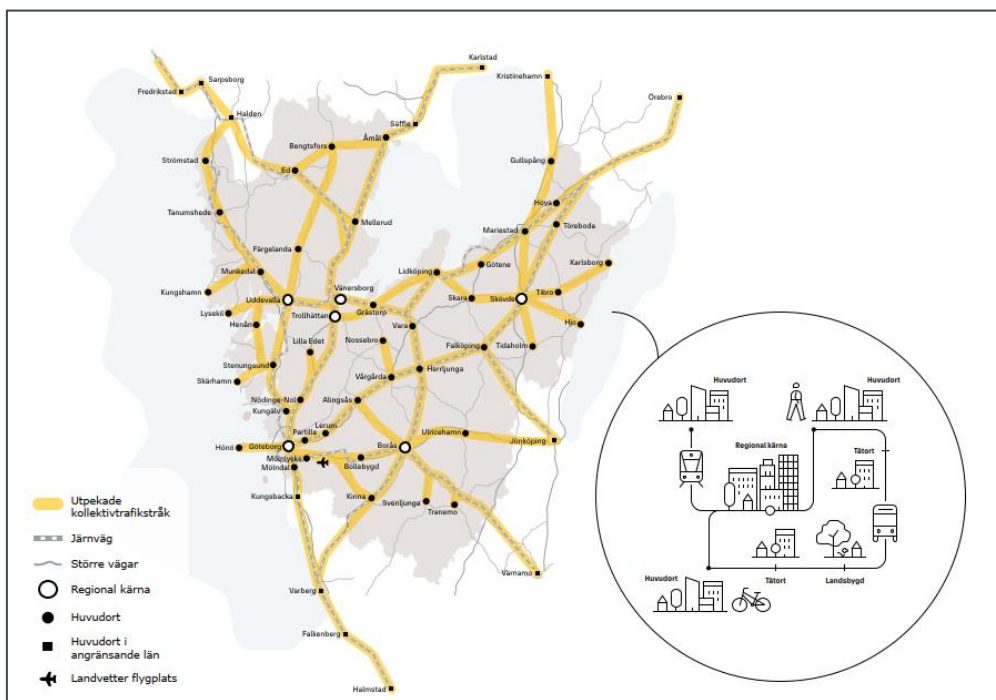
Snabbgående fartyg innebär högre investerings- och energikostnader, medan mindre fartyg har lägre kostnader men också begränsad kapacitet och längre restider.

Ofta används fartygen även för andra uppgifter än persontrafik, exempelvis genom samordning med varutransporter och samhällsservice, vilket påverkar både krav och kostnad. Större krav på flexibilitet och samordning, ger högre kostnader för att driva trafiken. Kravställning på att kunna ta ambulans ombord, godslift och kylmöjligheter är exempel på kostnadsdrivande funktioner, som antingen belastar regionen, kommunen

eller näringslivet genom tillköp, men som samtidigt är en möjliggörare för verksamheterna.

Båttrafik som en del av transportsystemet

I trafikförsörjningsprogrammet finns ett utpekad regionalt kollektivtrafikenät och en strategi för hur kollektivtrafiken i landsbygderna knyter an till den. Förutom Öckerö, Tjörn och Orust omfattar det utpekade kollektivtrafikenätet enbart fastlandet. De regionala kärnorna och kommunala huvudorterna pekas ut. Mellan dessa finns utpekade kollektivtrafikstråk, där kollektivtrafiken är tätare. Längs med hela kustbandet finns hållplatser som direkt eller genom ytterligare byten knyter an till stråk, vilket möjliggör vidare resor och tillgängliggör kusten och öarna. Det skapar också ett behov av samordning mellan trafikslag och passning av trafik mellan framför allt buss och båt.



Figur 4 Utpekad regionalt kollektivtrafikenät med illustration av omkringliggande orter och landsbygder (Trafikförsörjningsprogram 2026–2029).

Jämförelse med övrig gles kollektivtrafik på land

På landsbygden prioriteras ett grundläggande, kostnadseffektivt utbud snarare än tät linjetrafik, ofta med anropsstyrning och samordning med andra lösningar. Trafiken är i första hand anropsstyrd i glesare områden och ska främst möjliggöra serviceresor, till exempel att handla eller besöka vården. Platser som ligger mellan större orter har ofta en tätare trafik än liknande orter utanför stråken. För landsbygderna kan en mer yttäckande

linje komplettera en snabbare och mer kapacitetsstark linje, för att fylla olika behov i området, som hög tillgänglighet och effektiv restid. Förutsättningarna kan se liknande ut för platser som är beroende av båttrafik. Däremot är det ofta enbart en linje som trafikerar i båttrafiken. Istället anpassas turutbudet och för båttrafiken finns ofta fler tidtabellsvarianter över året för att möta efterfrågan på linjen i sin helhet. Det kan variera mellan 2–9 varianter per linje.

I båttrafiken kan hållplatser med mindre resandeunderlag vara anropsstyrda, för att köra enbart när det finns en efterfrågan. När det gäller trafiken på land kan istället hela linjer vara anropsstyrda, inte enskilda hållplatser. Resandemönstren ser också helt olika ut för trafiken på land jämfört med på vatten, där den genomsnittliga trafiken på land har olika karaktär med lägre resande på sommaren och en bas av vardagsresor övrig tid. Även buss- och tågtrafiken längs kusten följer i regel detta mönster. Hållplatser på landsbygden har ofta en enklare karaktär. Det finns en tydligare standard för hållplatser på land och att hållplatsens utformning inte har samma betydelse för om bussen ska kunna angöra. Många av bryggorna som används har varierande standard, vilket påverkar möjligheterna för trafikering, i högre grad än för busstrafiken. För öarna erbjuds ingen närtrafik.

Leva, verka och besöka

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Tillgänglighet med båt har sannolikt en betydande påverkan på fastighetsvärdet. Kollektivtrafiken gör det också möjligt att ta sig till målpunkter i skärgården utan egen båt.

Båttrafikens olika funktioner

I nuläget fyller båttrafiken flera olika funktioner. För hela skärgården är fungerande båttrafik ofta avgörande för tillgång till samhällsservice, vård och försörjning. För större öar och tätare skärgårdsområden bidrar trafiken också till att förkorta restider och skapa rimliga pendlingsmöjligheter. Öarnas läge i förhållande till arbetsplatser och vilken service som finns på ön spelar stor roll för beroendet till kollektivtrafiken och vilka behov som finns.

Möjliggöra en fungerande vardag

Den offentligt finansierade båttrafiken möjliggör boende, vardagsliv och tillgång till samhällsservice. Den binder samman öar med serviceorter och regionala noder och innebär ofta en grundförutsättning för resor till arbete, skola, vård och service, ofta året runt och med krav på tillförlitlighet snarare än höga resandevolymer.

Möjliggöra delårsboende i skärgården

Båttrafiken möjliggör delårsboende i skärgården genom att skapa en grundläggande tillgänglighet mellan öar och fastlandet även för personer som inte bor där året runt. Efterfrågan ökar på sommaren och under högsäsong trafikerar Västtrafik även öar som har få åretruntboende, men en hög andel delårsboende, när det kan skapa ett mervärde till en rimlig kostnad. Exempel är Öddö och Styrso utanför Strömstad respektive Knarrholmen och Stora Förö i Göteborgs Södra Skärgård.

Tillgängliggöra skärgården för besökare

Genom den allmänna kollektivtrafiken ökar tillgängligheten till besöksvärda öar längs kusten som har höga värden för kultur, natur och friluftsliv. Samtidigt är naturområdena ofta känsliga och det innebär en ökad exploatering och slitage på miljöerna om det blir lättare att komma dit.

Besöksnäringen är ofta beroende av att kunna hänvisa gäster utan egen båt till den allmänna kollektivtrafiken, oavsett om det gäller dagsturer eller lite längre besök. Saknas en offentligt ordnad förbindelse är det vanligare med turesor med start och mål på en annan ort, paketresor eller att besökarna förväntas ordna med transportens själva. Besök till Väderöarna eller fyren Pater Noster, men också trafikeringen med Skärgårdsbåtarna i Uddevalla är exempel på detta.

Restidsförkortning

Båttrafiken kan skapa genare förbindelser jämfört med landbaserade alternativ och bidra till kortare restider. Det innebär en effektiv resa, ofta för arbets- och studiependling.

Trafiken kan också fungera som en ersättning för en bro eller en längre körväg och fyller därmed en infrastrukturell funktion snarare än ett traditionellt kollektivtrafikuppdrag. Denna funktion faller ofta inom ramen för Trafikverkets uppdrag och de gula vägfärjorna, som även kan ta bussar ombord. Det förekommer att båt eller färja fungerar som komplement till fast infrastruktur, som mellan Stenpiren och Lindholmen (kommunalt tillköp).

Gods och övriga funktioner

Av hävd har många färjerederier på olika sätt möjliggjort för resenärerna att ta med gods, eftersom utrymme har funnits på båtarna. Vid nya upphandlingar har Västtrafik förtydligat ansvarsfördelningen mellan kollektivtrafik och godshantering. Västtrafik ansvarar för kollektiv persontrafik, medan godstransporter och godshantering är ett ansvar för andra aktörer, inklusive kommunerna för att upprätthålla en levande skärgård. De nya upphandlingarna innebär alltså inga förändringar av de grundläggande godsvillkoren. Däremot kan utrymmet för resenärer att ta med gods i praktiken ha försämrats på de nya färjorna.

Större godstransporter samordnas i princip inte för privata transporter, de hanteras ofta privat eller genom enskilda lösningar. Näringslivet på öarna är ofta beroende av samordning med persontrafiken utmed kusten för livsmedel och varor exempelvis. Det ställer krav på fartygens utrustning och personalens kompetens.

Hemtjänsten och andra kommunala verksamheter använder ofta kollektivtrafiken i den mån det går, men det finns kommuner som har valt att använda egna båtar. Exempelvis har Öckerö kommun en egen båt för hemtjänsten att åka ut med till sina vårdtagare. På öar som Hyppeln,

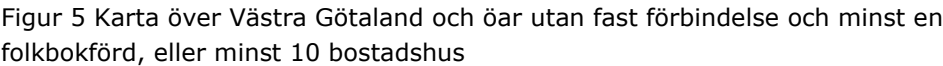
Knippla, Rörö, Kalvsund och Grötö kan lösningen med egen båt ersätta sovande jour på plats nattetid. Färdtjänstresor är inte reglerade till att samordnas, men blir ofta samordnade i praktiken eftersom personer i regel hänvisas till båttrafiken. Det kan skapa förväntningar på ombordpersonalen att ha samma roll som färdtjänstpersonal

För övriga samhällsviktiga funktioner som utryckningsfordon och avfallshantering är det sällan samordnade transporter. Undantaget är färjan Rönnäng - Tjörnekalv - Dyrön - Åstol som kan ta en ambulans på fördäck.

Utöver detta finns sjötaxi för privata transporter, med separat taxa.

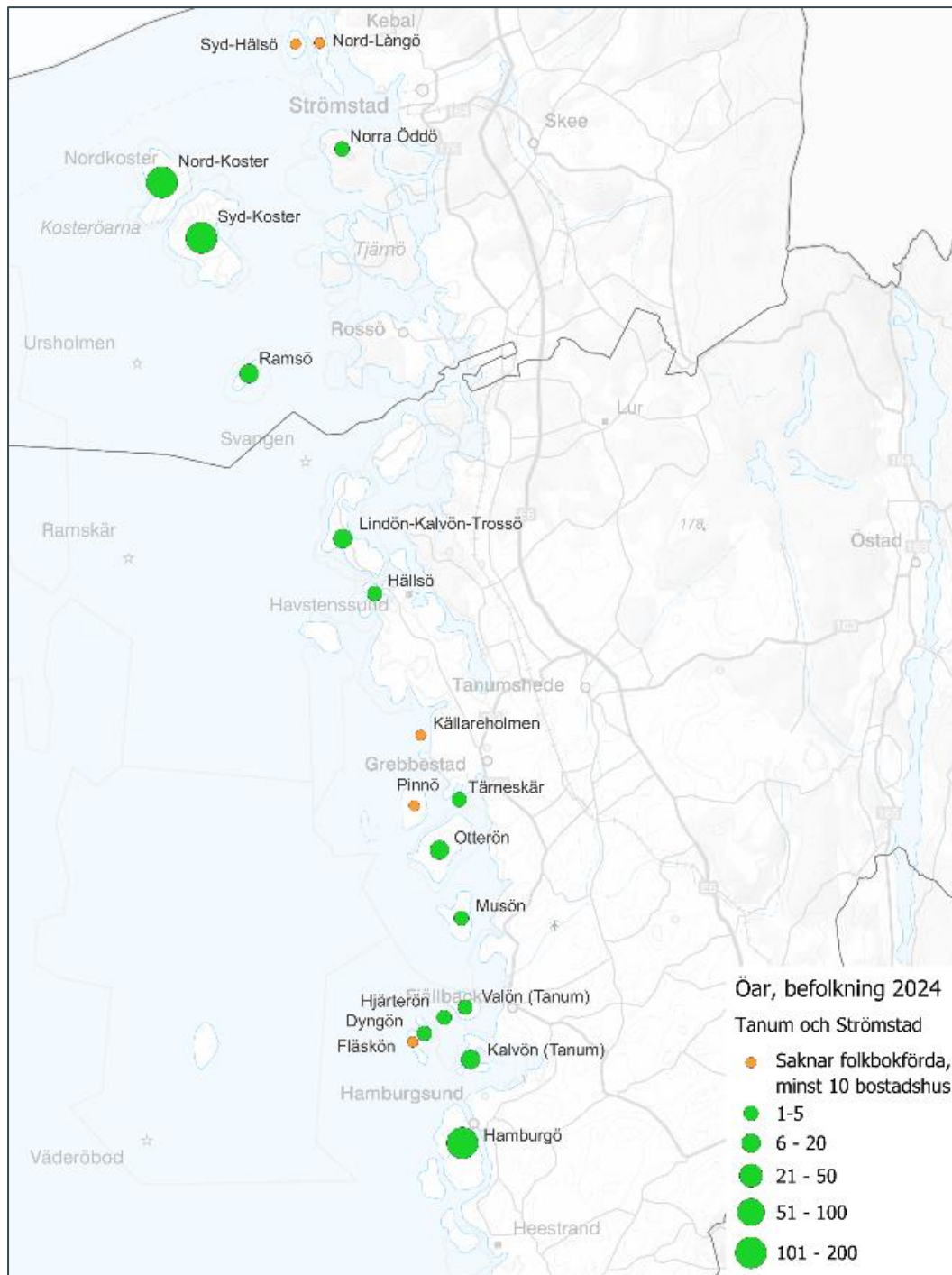
Varierade förutsättningar på öarna

Antalet bosatta på öarna, tillsammans med öarnas geografiska läge, påverkar i hög grad vilka möjligheter som finns för de boende att ta sig till arbete, nå service och nyttja utbudet på fastlandet. Öar med få invånare eller mer perifera lägen har ofta ett mer begränsat lokalt utbud och större beroende av förbindelse med fastlandet. Samtidigt kan en hög andel fritidsboende i vissa fall bidra till att öarna får färre åretruntboende vilket påverkar efterfrågan av kollektivtrafik.



Av de öar som trafikeras av Västtrafik är det framför allt i närheten av Göteborg som flest är bosatta. Styrsö, Donsö och Brännö har både flest bostäder och antal personer som är folkbokförda på ön. Kosteröarna står ut bland öarna i norra Bohuslän, där Sydkoster och Nordkoster har många bostäder och folkbokförda.

Se bilaga 1 för mer detaljerad information om folkbokförda på öarna, antal bostäder, fastlandsförbindelse och befolkningens ålderssammansättning. I bilaga 2 finns fler kartor.



Figur 6 Exempel på mer detaljerad karta över hur många som är bofasta på öarna. Kartan visar öarna i Strömstads och Tanums kommuner. Se bilaga 2 för övriga kommuner.

Hög andel delårsboende påverkar utbudet

Många av öarna längs västkusten har ett långt högre antal delårsboenden än fastboende. Ett sätt att mäta detta är att räkna antal hus per folkbokförd.

På 23 av de 71 bebodda öarna utmed kusten finns mer än fem gånger så många bostadshus som folkbokförda invånare. På 12 av öarna är antalet bostadshus mer än tio gånger så stort som antalet folkbokförda. Det tyder på att många bostäder används som fritidsboenden, vilket innebär att befolkningen och resandet kan öka kraftigt under högsäsong, helger och högtider. Mycket hög andel delårsboenden sammanfaller ofta med få bosatta. De öar som har allra högst andel delårsboenden (mer än 5 gånger fler bostäder än bosatta) har ofta färre än 20 folkbokförda invånare. Enbart Klåverön (Kungälv), Gullholmen (Orust) och Lindön-Kalvön-Trossö (Tanum) har 10 bosatta eller fler. Ungefär hälften av dessa öar saknar offentligt ordnad förbindelse, vilket motsvarar ungefär 500 bostäder utspjutt längs kusten. Oftast ligger dessa öar med en Västtrafikförbindelse nära andra öar eller längs med en linjesträckning, medan de utan trafik inte gör det.

I kommunerna Orust, Sotenäs, Tanum och Tjörn finns det öar med fler bosatta och hög andel delårsboenden (mer än 2,5 bostäder per folkbokförd). Samtliga har en offentligt ordnad förbindelse.

Bostäderna på öarna präglas av en hög andel småhus och ägda bostäder, medan hyresrätter utgör en mindre del än i Västra Götaland i genomsnitt. Närmare Göteborg finns fler hyresrätter och flerbostadshus, än i norra Bohuslän, men småhus dominerar längs hela området. De höga fastighetspriserna, särskilt på fritidshus, visar på en stor efterfrågan på boende i skärgården. Samtidigt gör de höga priserna det svårare för unga att bo kvar eller flytta till skärgården. Även service- och vårdpersonal kan ha svårt att bosätta sig på öarna och behöver därför pendla till och från arbetet.

En åldrande befolkning – framför allt i norr

Sett över tid präglas de flesta öar längs västkusten av att befolkningen blir äldre. På majoriteten av öarna har befolkningen dock en varierande ålderssammansättning eller en majoritet i yrkesverksam ålder (20-67 år). Öarna med en mer blandad åldersprofil är få, har relativt stor befolkning och ligger alla i Göteborgs eller Öckerö kommuner, exempelvis Öckerö och Donsö.

De öar där de allra flesta är äldre än 20 år är framför allt öar med mellan 100–500 invånare och spridningen är stor längs kusten. Marstrand, Åstol, Hyppeln, Flatön och Kosteröarna är exempel på sådana öar.

Öarna där gruppen ålderspensionärer dominerar har oftast få invånare. Malmön i Sotenäs kommun och Härmanö i Orust kommun har högst andel äldre invånare. Drygt 270 respektive 80 personer bor där. I denna kategori finns även Ramsö och Hjärterön som påverkas av att trafiken dras in hösten 2026, samt flera öar med få invånare och utan fast landförbindelse. Däribland Mollön och Gullholmen i Orust kommun.

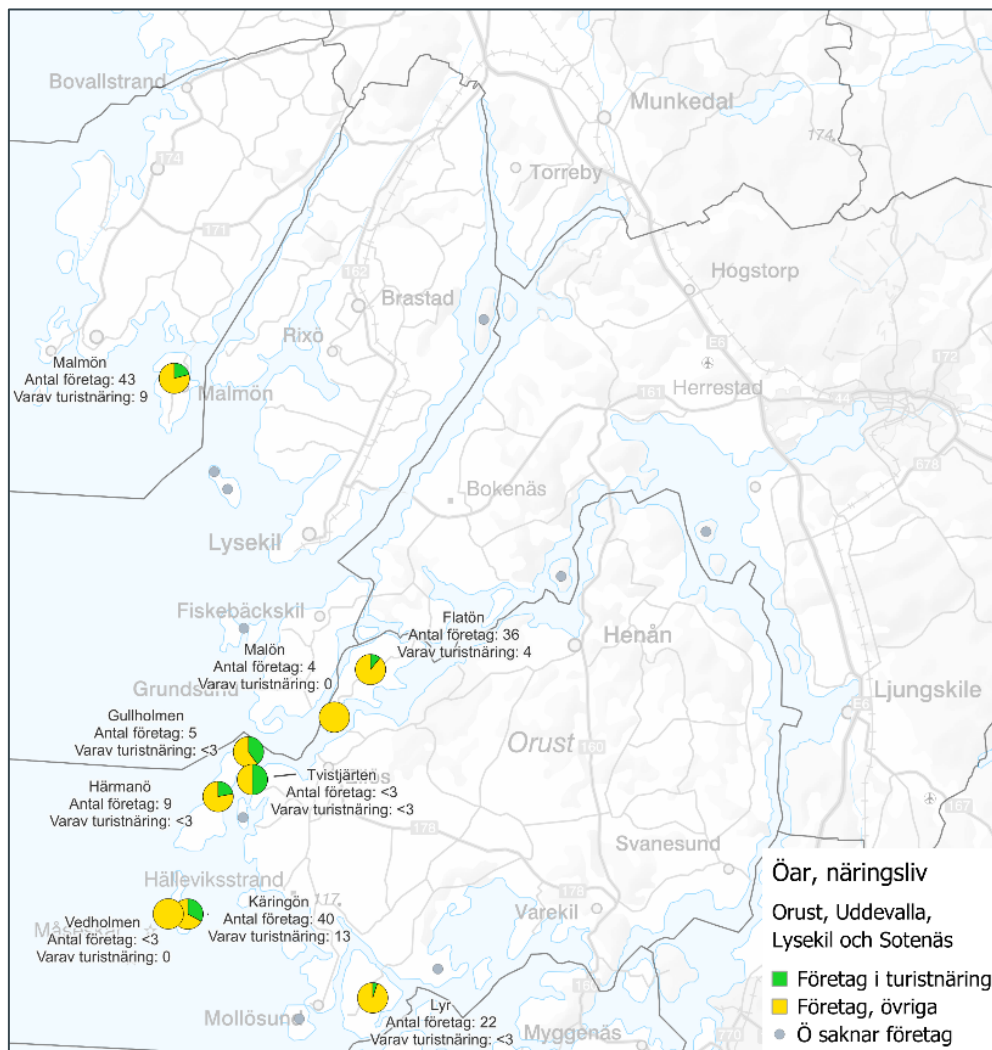
Tabell 5 beskriver hur många personer som bor på öarna, fördelat på öarnas ålderprofil. För att en åldersgrupp ska ses som dominerande behöver den utgöra mer än 55 procent av befolkningen.

Tabell 5 Öarnas ålderprofil, antal öar och befolkning per ålderprofil

Ålderprofil	Antal öar	Befolkning på öar per ålderprofil
Blandad ålderprofil	6	8245
Yrkesverksam ålder dominerar	33	8133
Yrkesverksam ålder och äldre	15	2778
Äldre dominerar	15	430
Ingen folkbokförd	15	0
Barn och unga dominerar	2	6

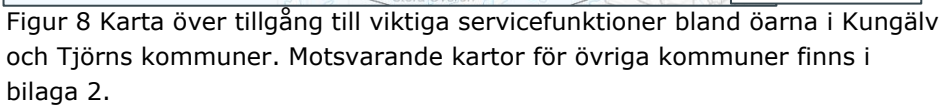
Sysselsättning och näringsliv

Sett till hela kust- och skärgårdsområdet är andelen sysselsatta i åldern 20–65 år något högre än i Västra Götaland totalt. Särskilt bygg och handel sysselsätter en större andel än i regionen som helhet, medan jord- och skogsbruk samt fiske har minskat över tid. Näringslivet på öarna är ofta småskaligt, personberoende och starkt kopplat till säsong och lokala flöden, framför allt under sommaren inom hotell- och restaurang samt handel. Det påverkar antalet gäster och möjligheten att erbjuda anställning året om. Verksamheten på öarna är ofta beroende av båttrafiken för att klara av kompetensförsörjning, viss godshantering och för att gäster eller kunder ska kunna komma dit. Där det saknas en offentligt ordnad förbindelse från öarna har ofta verksamheterna någon koppling till havsnäringslivet, eller så har verksamheten inte särskilt många anställda.



Figur 7 Karta över näringslivet på öarna i Orust, Uddevalla, Lysekil och Sotenäs kommuner. Se övriga kommuner i bilaga 2

Tillgången till service är en nyckelfaktor för att kunna leva och verka på en plats, och påverkar karaktären för besök och turism. Kommersiell service är grundläggande service som tillhandahålls av företag såsom dagligvaror, drivmedel, ombudstjänster och betaltjänster. Möjligheten att handla mat, hämta post, paket och medicin är avgörande för att ha ett fungerande vardagsliv.



Genom det regionala serviceprogrammet (RSP) arbetar Västra Götalandsregionen för att stärka tillgången till kommersiell service i områden där marknaden är begränsad. Genom programmet beviljas årligt driftstöd till flera mindre dagligvarubutiker på öar som saknar fast landförbindelse, samt vid behov även stöd till investeringar.

Brist på grundläggande service skapar ett ökat mobilitetsbehov för boende och verksamma. Tillgången till service spelar roll för vem som lockas att besöka öarna. Där tillgången till service är större är också antalet besöksnäringar fler. Ren friluftsturism är inte lika beroende av kommersiell service.

Tillgången till offentlig service varierar också mellan öarna. Restid till gymnasieskolor är längre än regiongenomsnittet vilket leder till att gymnasieelever istället ofta flyttar närmare skolan.

På flera öar saknas vårdcentral och annan nära vård, vilket innebär att invånarna är beroende av färjeförbindelser. För akutvård är tillgängligheten svag i hela området och restiderna till jourmottagning är också sämre än länssnittet. Befolkningen är beroende av helikopter eller sjöräddningen för akuta vårdresor. Det finns även stora utmaningar att lösa icke-akuta vårdtransporter, till exempel transport med liggande ambulans.

Det är tydliga skillnader i närhet till service på öarna längs kusten, men tillgången varierar också under året. Under sommaren finns det framför allt fler öppna livsmedelsbutiker, kiosker, tankstationer och liknande.

Göteborgs södra skärgård och öarna i Öckerö kommun har relativt god tillgång till dagligvaruhandel med ”fullt utbud”, men längre norrut är utbudet av daglivarutbutiker mer begränsat. På många platser saknas apotek, betalningsförmedling och drivmedel, särskilt under lågsäsong. Exempelvis Kosteröarna och Kärिंगön saknar flera former av kommersiell service, även om det finns dagligvaruhandel. Färjornas turutbud gör att det går att nå service på land eller på närliggande öar, men restiden gör att det ändå kan vara en utmaning i vardagen. Åtta av 71 öar med folkbokförd befolkning har mer än 100 fastboende men saknar ändå dagligvaruhandel, ombud för apotek och post och grundskola. På dessa öar finns totalt drygt 2000 fastboende. Merparten av dessa bor på öar där denna service finns på närliggande öar dit de har färjeförbindelse.

Omvärldsbevakning

Sju av Sveriges 21 regioner har regional kollektivtrafik på vatten: Stockholm, Västra Götaland, Blekinge, Värmland, Sörmland, Östergötland och Kalmar. Bland dessa finns en bredd i hur kollektivtrafiken organiseras, prioriteras och genomförs utifrån olika lokala förutsättningar. I avsnittet lyfts några exempel på hur båttrafik utvecklas nationellt, genom en utblick i regionerna Blekinge, Östergötland, Stockholm och Värmland.

Ekonomi och ansvar

Fördelningen av kostnadsansvaret för båttrafiken skiljer sig mellan regionerna. I Region Östergötland finansierar regionen den vattenburna kollektivtrafiken, medan kommunerna ansvarar för kostnader kopplade till bryggor och hamninfrastruktur.

I Region Värmland finansieras all båttrafik genom kommunala tillköp. I Region Blekinge finansierar regionen en grundläggande skärgårdstrafik med året-runt-trafik till vissa öar. Trafiken utökas under sommaren med fler linjer och destinationer. Kommunerna ansvarar för tilläggstrafik och kan köpa till trafik utöver den regionalt finansierade trafiken.

I Region Stockholm, likt i Västra Götaland, finansierar regionen i huvudsak skärgårds- och pendelbåtstrafiken. Kommunala tillköp förekommer, men utgör endast en mindre del av trafiken.

Till skillnad från övriga regioner i omvärldsbevakningen och i likhet med VGR finns det i Region Stockholm regionägda och operatörsägda fartyg. Passagerarfartygen levererar gods året runt, men Region Stockholm tar också ett särskilt ansvar för gods och separat upphandlade fartyg för att hantera transport av gods till skärgården. I Västra Götaland finns både kommunalt upphandlade och privata transportörer av gods, utöver det gods som kan följa med den ordinarie kollektivtrafiken.

Tabell 6 Åtagande och befolkning i olika regioner.

Region	Befolkning på öar utan fast landförbindelse ⁵	Åtagande/vem betalar	Omfattning på region-finansierad trafik	Omfattning på kommun-finansierad trafik
Stockholm	8 853 (varav 885 i inlandsvattnen)	Region, undantagsvis kommunala tillköp	Trafikerar ca 300 bryggor, varav 250 året runt. Utökat utbud sommartid. Fler linjer utgår från centrala Stockholm sommartid.	Undantagsvis tillköp av skoltrafik.
Östergötland	211 (varav 4 i inlandsvattnen)	Region	Fyra anropsstyrda linjer trafikerar cirka 100 bryggor året runt med anropsstyrd trafik. Inga anpassningar till efterfrågan sommartid.	- Kommunen ansvarar för all infrastruktur
Blekinge	678	Regionen står för bastrafik, kommunala tillköp för sommartrafik och pendling.	Två bastrafiklinjer trafikerar året runt	Ca 75 procent av trafiken är kommunalt finansierad. Två pendlingslinjer trafikerar året runt. Därtill ett antal turistlinjer på sommaren.
Värmland	16	Kommun		Åtta sommarlinjer av turistkaraktär i Klarälven och på Vänern
Västra Götaland	19 867 (varav 16 i inlandsvattnen)	Region, vissa kommunala tillköp samt speciallösning	16 linjer till 29 öar, medfinansiering av Marstrandsfärjan. Utökat utbud sommartid.	Enstaka tillköp av skoltrafik, två pendelbåtlinjer över Göta älv, Marstrandsfärjan i kommunal regi men med finansiering från VGR. Tilläggsfunktioner (exvis kran för gods)

⁵ Avser antal folkbokförda på öar utan fast landförbindelse med bro (SCB, 2020)

Strategiska punkter i skärgården

I Region Stockholm och Östergötland har man tagit ett helhetsgrepp om båttrafiken. Kollektivtrafiken på vatten ses i båda regionerna som en del av ett bredare system för regional tillgänglighet. Man har identifierat platser med nyckelfunktioner för livet längs kusten, ofta i relation till service, skola och sjukvård. Det gör strategier för kollektivtrafik på vatten jämförbara med de på land. För region Blekinge finns strategiska regionala noder utpekade längs kust och på några öar. Region Värmland har inte en tydligt definierad strategi för kollektivtrafik på vatten.

Region Stockholm

Region Stockholm använder begreppen kärnöar och replipunkter i den regionala utvecklingsplanen (RUFSS 2050). Kärnöar motsvarar huvudorter i landsbygderna och replipunkter är strategiska bytespunkter. Öarna fungerar som stomme i skärgårdstrafiken.

Kärnön är en ö utan fast landförbindelse som har permanentboende och viss service, ofta med en roll som servicepunkt för omkringliggande öar. Mellan fastlandet och kärnön går det båttrafik året runt. Båttrafik definieras som miniminivå (2 turer morgon + 2 kväll) mellan kärnön och replipunkt.

Replipunkter är strategiska bytespunkter för resor med kollektivtrafik mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. De utgör viktiga länkar för person- och godstransporter till och från kärnöarna. Region Stockholm beskriver att man vill stärka bytespunkter och samordna avgångar för att göra hela resan smidigare och tydligare.

Kärnöar och replipunkter ses som en del av den regionala strukturbilden. Det gör att skärgården integreras på ett tydligt sätt i regionens arbetsmarknad, bostadsförsörjning och besöksnäring, samtidigt som natur- och kulturmiljövärden kan värnas genom en mer samlad och prioriterad utveckling kring ett begränsat antal noder.

För öar med få fastboende och lite trafik finns ändå mål om tillgänglighet med kollektivtrafik. När det är svår vinter och tjock is och båtar inte kommer fram kan helikopter användas.

Förutom RUFSS finns även en landsbygds- och skärgårdsstrategi med tillhörande handlingsplan som konkretiserar åtgärder och prioriteringar. Region Stockholm har även en anslutande godsstrategi som beskriver behovet av framkomlighet för gods vid terminaler och hamnar, men också

hur det under sommaren krävs renodlad godstrafik för transport som försörjer dagligvaruhandeln och restaurangnäringen. Fler linjer utgår från centrala Stockholm sommartid.

Region Östergötland

Region Östergötland har pekat ut tre skärgårdsnoder som särskilt viktiga för skärgården. De beskrivs inte enbart som trafikmässiga bytespunkter, utan snarare som utpekade områden där service, besöksnäring och olika typer av verksamheter kan samlas och stärka varandra. Utgångspunkten är att de ska utvecklas på ett liknande sätt som andra kommunala eller regionala noder i inlandet, med en kombination av bostäder, offentlig och kommersiell service, arbetsplatser och mötesplatser. Noderna ska inte enbart vara beroende av offentliga satsningar eller enskilda trafiklösningar, utan att deras roll som attraktiva platser att bo, arbeta och besöka ska skapa ett eget utvecklingstryck. Skärgårdstrafiken blir i detta perspektiv en av flera faktorer som möjliggör utveckling. Skärgårdstrafiken ska ses som en integrerad del i ett bredare koncept. Goda kommunikationer samspelar med service, näringsliv och besöksnäring. Trafiken är dock inte särskilt omfattande, utan består av 4 linjer. Den är öppen för alla men är i första hand en beställningstrafik för personer som bor på öarna, vilket motsvarar runt 200 personer. Trafiken är regionalt finansierad, men infrastrukturen ägs av kommunerna. Många av öarna som trafikerats i Östergötland saknar folkbokförd befolkning.

Region Blekinge

Den regionalt finansierade båttrafiken i Blekingen utgår från vilket behov som finns året runt i det man kallar bastrafik, men det finns tät samverkan med kommunerna för tilläggstrafik. Tilläggstrafiken är huvudsakligen säsons- och besöksinriktad skärgårdstrafik som kompletterar bastrafiken till året-runt-öar. Den regionala utvecklingsstrategin för Blekinge pekar ut kustsamhällen och större öar som strategiska noder.

Trafikförsörjningsprogrammet betonar en regionalt styrd bastrafik för boende och tillgänglighet, kompletterad av kommunal tilläggstrafik för andra behov. Attraktiva bytespunkter ska samplaneras med strategiska noder i Blekinge, det inkluderar även kollektivtrafik på vatten.

Region Värmland

I Värmland används den regionala utvecklingsstrategin mer övergripande strategiskt, utan definierade strategiska punkter, platser eller noder. Istället lyfts hur hela Värmland är beroende av en väl underhållen och utbyggd infrastruktur samt ett tryggt och tillförlitligt transportsystem., vilket konkretiseras i trafikförsörjningsprogrammet genom åtgärder för infrastrukturutveckling och utveckling av mobilitet och tjänster. I

prioriteringen mellan olika resebehov är det primära målet att erbjuda möjlighet till god arbets- och studiependling inom hela regionen, anpassat utifrån lokala behov.

Teknik i förändring

Kollektivtrafik på vatten var länge helt dieseldriven och innebar stora miljöpåverkande utsläpp. VGR:s miljömål, som konkretiserades i en miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland 2018, har motiverat stora satsningar på att minska kollektivtrafikens miljöpåverkan. IKN har drivit på en viss övergång till fossilfri drift och till 2030 ska Västtrafiks båttrafik vara helt fossilfri. En hög grad av elektrifiering innebär både minskade koldioxidutsläpp, lägre bullernivåer och minskade hälsopåverkande utsläpp.

Färjetrafiken befinner sig i en tydlig omställningsfas där elektrifiering, nya fartygstyper och digitalisering driver utvecklingen mot mer energieffektiva och flexibla transportsystem. Utvecklingen sker både genom tekniska innovationer i själva fartygen och genom förändrade krav på infrastruktur och drift.

Elektrifiering och drivmedel

På kortare färjerutter kan helelektriska färjor laddas i hamn genom så kallad "opportunity charging". Detta möjliggör låga utsläpp, minskat buller och lägre driftkostnader. För längre rutter kompletteras batteridrift i vissa fall med hybridlösningar eller alternativa bränslen. Elektrifieringen medför nya krav på hamninfrastruktur, där effektbehov, laddstrategier och energiförsörjning blir avgörande för systemets funktion och dimensionering. Eldrift kräver också anpassning av tidtabeller för att möjliggöra laddning.

Digitalisering och automatisering

Digitalisering och automatisering är två viktiga kugghjul av den tekniska utvecklingen inom sjöfarten. Transportstyrelsens rapport Smarta fartyg (2019) lyfter hur tekniker som sensorer, datainsamling och uppkopplade system möjliggör effektivare drift, förbättrad säkerhet och optimerade rutter. Rapporten beskriver även en utveckling mot ökad grad av automatisering och på sikt autonoma fartyg, där övervakning och styrning i allt större utsträckning kan ske på distans.

Sedan rapportens publicering har utvecklingen fortsatt, där digitalisering fortfarande utgör en central drivkraft, men där även elektrifiering och energisystem fått en mer framträdande roll. Fokus har i högre grad

förskjutits från enbart fartygens funktion till hur fartyg, energiinфраstruktur och drift samverkar i ett integrerat system.

Nya fartygstyper och energieffektivitet

Utvecklingen av mer energieffektiva fartyg är en viktig faktor för att minska energibehovet och möjliggöra elektrifiering. Bärplansbåtar (hydrofoil) minskar vattenmotståndet genom att lyfta skrovet ovanför vattenytan, vilket kan reducera energiförbrukningen avsevärt och möjliggöra högre hastigheter. En annan fartygstyp är små energieffektiva skyttlar som passar i skyddade vattenmiljöer och kortare avstånd. Även andra koncept såsom svävare kan vara relevanta i första hand i områden med svåra isförhållanden vintertid. Än så länge är dessa färjor förhållandevis små och tar som mest upp till 25–30 passagerare. I Storbritannien finns även färjor som tar 150 passagerare. Inga av fartygstyperna bedöms dock vara redo att upphandlas ännu.

Flexibla trafiklösningar och nya tjänstekoncept

Teknikutvecklingen möjliggör även mer flexibla trafikupplägg. Anropsstyrd trafik (on-demand), sjötaxi och kombinerade passagerar- och godstransporter är exempel på lösningar som kan bidra till bättre resursutnyttjande. Det kan också röra sig om mer flexibla koncept som att köra många små färjor som går ofta jämfört med få stora som går sällan. Dessa lösningar möjliggörs i stor utsträckning av digitala plattformar och integrerade transportsystem.

Teknisk utveckling och framtidsspaning

Den tekniska utvecklingen inom färjetrafik pekar mot en ökad elektrifiering i kombination med mer energieffektiva fartyg och integrerade energisystem. På kort sikt förväntas batteriteknik fortsätta utvecklas, vilket möjliggör längre räckvidder, längre drifttid utan att behöva ladda och fler helelektriska lösningar även på medellånga rutter.

Parallellt sker en utveckling mot mer avancerade laddlösningar, där högre effektnivåer och smart styrning av energianvändning blir avgörande för att hantera kapacitetsutmaningar i hamnar. Detta innebär att färjetrafiken i allt större utsträckning behöver planeras som en del av ett lokalt energisystem, snarare än som en isolerad transportlösning. De mindre färjorna kräver inte samma laddkapacitet och ställer därmed mindre krav på infrastrukturen.

Vidare förväntas utvecklingen av energieffektiva fartygstyper, som bärplansbåtar, bidra till att minska energibehovet och därmed möjliggöra elektrifiering i fler fall. Jämfört med konventionella fartyg innebär en ökad elektrifiering av flottan högre investeringskostnader, men lägre drifts- och

energikostnader över tid. De är också mer beroende av landinfrastruktur. Digitalisering och automatisering bedöms också få ökad betydelse, där autonoma funktioner och datadriven driftoptimering kan bidra till mer effektiva och anpassningsbara transportsystem.

Utvecklingen sker i regel stegvis, där befintliga system successivt kompletteras och anpassas i takt med tekniska framsteg och förändrade behov, snarare än genom helt nya systemlösningar från grunden.

Övergripande pekar utvecklingen mot ett mer flexibelt, energieffektivt och integrerat system där teknikval i hög grad anpassas efter lokala förutsättningar och behov.

Val av teknisk lösning påverkas i hög grad av lokala förutsättningar såsom ruttlängd, efterfrågan och tillgång till infrastruktur. Generellt ökar investeringskostnader ju snabbare och större fartygen behöver vara. Storleken skapar dock bättre flexibilitet för godstransport och reservdrift, samtidigt som snabba fartyg innebär restidsvinster och mindre båtar har en lägre driftskostnad.

Västtrafiks förstudie om teknikutveckling

Västtrafik har under hösten 2025/våren 2026 tagit fram ett kunskapsunderlag om framtidens kollektivtrafik på vatten, med fokus på två tekniska lösningar: snabba och energieffektiva bärplansbåtar samt autonoma, eldrivna skyttlar. Syftet har varit att bedöma potential och mognad som underlag för fortsatt utveckling. Analysen visar att tekniken kan bidra till ett mer klimatsmart och kostnadseffektivt transportsystem samtidigt som den ökar flexibiliteten och tillgängligheten i kollektivtrafiken. Två exempel är genom nya genvägar i stadsmiljö eller förbättrade pendlingsmöjligheter längs kust och mellan öar.

Samtidigt konstateras att lösningarna ännu inte är fullt mogna för bred implementering, särskilt på grund av brister i regelverk, systemerfarenhet och organisatorisk beredskap, även om tekniken i sig kommit relativt långt. Den övergripande slutsatsen är att potentialen är stor för såväl autonoma skyttlar som bärplansbåtar.

Det finns behov av att fortsatt driva på utvecklingen och bygga kunskap kring dessa. Därför föreslås att man går vidare med praktiska tester och pilotprojekt, som en autonom skyttel över Göta älv och genom att delta i externa projekt kring bärplansbåtar, för att bygga kunskap och driva utvecklingen framåt.

Ordlista:

Anropsstyrd trafik: Trafik som körs när någon beställer resa i förväg.

Besöksnäring: Företag och verksamheter som lever på besökare, till exempel turism, boende och aktiviteter.

Bastrafik: Miniminivå av trafik, vanligtvis året runt.

Delfinansierad trafik: Trafik där kostnaden delas mellan flera huvudmän, till exempel region och kommun.

Fast landförbindelse: Förbindelse till fastlandet genom bro, tunnel eller annan permanent lösning. Öar utan fast landförbindelse är beroende av båt eller färja för att nå fastlandet.

Kärnö: Ö utan fast landförbindelse som har permanentboende och viss service, ofta med en roll som servicepunkt för omkringliggande öar. Mellan fastlandet och kärnön går det bastrafik året runt.

Kollektivtrafik på vatten: Offentligt finansierad båttrafik som transporterar människor över vatten, ofta som en del av kollektivtrafiken eller som lokal förbindelse.

Natthamn: Den plats där fartygen ligger när de inte är i trafik. Här kan enklare drift- och underhållsarbete utföras, som städning, tömning av svartvatten, tankning eller laddning. Här finns ofta också personalutrymmen.

Replipunkt: Strategisk bytespunkt för resor med kollektivtrafik mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Replipunkter är viktiga länkar för person- och godstransporter till och från kärnöarna.

Regional utvecklingsstrategi: Ett långsiktigt styrdokument som beskriver hur regionen ska utvecklas när det gäller till exempel bostäder, arbete, service och tillgänglighet.

Sammanhängande trafiksystem: Ett trafiksystem där olika trafikslag är samordnade så att resenären enkelt kan byta mellan till exempel båt, buss och tåg.

Skatteväxling: När ansvar och pengar för en verksamhet flyttas mellan exempelvis kommun och region.

Strategisk punkt eller nod: En plats som har särskild betydelse för transporter, service eller regional utveckling och därför kan få särskild prioritet i planeringen.

Tillköp: Trafik som en kommun eller annan aktör beställer utöver den ordinarie trafiken, till exempel skoltrafik eller extra avgångar.

Tillgänglighet: Hur lätt det är att resa till en plats, nå service eller ta del av viktiga funktioner som arbete, skola och vård.

Trafikförsörjningsprogram: Regionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling, med mål och inriktning för trafiken under en viss period.

Vägfärja: Trafikverkets färjor som ingår i vägnätet och transporterar fordon, passagerare och ibland gods över vatten där bro saknas.

Öppen skollinje: En linje som i första hand används för skolresor men som också kan vara öppen för andra resenärer.