



Regionplane- och trafikkontoret
Box 4414
102 69 Stockholm

Remissvar RUF2010

SIKO är ett politiskt och fackligt obundet samarbetsorgan för intresse- och skärgårdsföreningar inom Stockholms läns kust och skärgårdsområde från Arholma i norr till Landsort i söder.

SIKO skall i gemensamma frågor företräda den bofasta befolkningen inför myndigheter och politiska samhällsorgan, därvid slå vakt om de bofastas intressen i fråga om markanvändning, näringsliv, kulturliv och samhällsfunktioner.

SIKO känner väl till förhållandena i skärgården. Att använda SIKO som remissinstans är därför självklart för såväl politiska organ i de sex skärgårdskommunerna som för länsstyrelsen, landstinget och riksdagen.

Vi har med stort intresse tagit del av underlaget **RUF2010** och välkomnar satsningarna på en flerkärnig region som tydligt expanderar åt flera håll. Vi har stor respekt för det svåra arbetet att hitta en gemensam strategi för detta stora och varierade område. SIKO ser det som en viktig och meningsfull uppgift att som remissinstans lyfta fram skärgårdsperspektivet och i detta arbete representerar vi 14 lokala skärgårdsföreningar mellan Arholma och Utö.

Remissvaret är uppdelat i två delar. I del 1 lämnas synpunkter i mer övergripande form. I del 2 kommenteras olika avsnitt ur remissunderlaget och lämnas även sidhänvisningar till de avsnitt som avses.

Del 1: Övergripande kommentarer ur SIKO:s perspektiv

SIKO saknar planer på expansion österut mot skärgårdslandskapet och öarna. Alla utvecklingsinsatser riktas norrut, söderut eller västerut. Detta känns ur vårt perspektiv begränsat då man framhåller skärgården som en unik resurs för Stockholmsregionens attraktionskraft.

Kollektivtrafik till sjöss

Det är svårt att vid en flyktig genomläsning tro att skärgårdens öar över huvud taget går att nå via kollektivtrafik, att det finns viss samhällservice året runt och kommunikationsmöjligheter både till och från ö-världen samt även på de större öarna. De i texten angivna bryggorna med kollektivtrafik uppges enbart ligga på fastlandet. Detta är riktigt om man menar landburen kollektivtrafik, men för SIKO är det förstås oacceptabelt att man inte också nämner vattenburen kollektivtrafik och bryggor åtminstone på de åretruntrafikerade kärnöarna. Waxholmsbolaget är likaväl som Storstockholms Lokaltrafik en aktör i kollektivtrafiken. Waxholmsbolaget har dessutom knutit till sig såväl svävare som mindre taxibåtsföretag för att på ett förtjänstfullt sätt förbättra och utöka trafiken till sjöss. Detta ska naturligtvis finnas omnämnt i planen.

Levande kust och skärgård – ett miljö kvalitetsmål



Skärgårdsregionen och öarna har i historiskt perspektiv varit centrum i Östersjöområdet genom bland annat handelsutbytet med Åland och Finland. I dag är skärgården en region som både regionalt och internationellt bidrar till Stockholmsregionens attraktionskraft på ett påtagligt sätt. Man behöver bara titta på hur regionen marknadsför sig, vilka motiv som återfinns på broschyrer och informationsmaterial för att inse skärgårdens oerhört stora betydelse. Ingen annan storstadsregion kan erbjuda något liknande och det är därför oacceptabelt att man i en utvecklingsplan av denna dignitet på ett flertal ställen inte ens har tagit med skärgården på kartorna.

Hav i balans och en levande kust och skärgård är ett av miljö kvalitetsmålen och därför alltför viktigt för att glömmas bort eller marginaliseras bara för att det inte behövs miljonsatsningar på motorvägar eller tunnelbanor just där.

På ett flertal av de kartor som finns i samrådshandlingen är faktiskt delar av de stora öarna helt "utanför marginalen". Detta är oacceptabelt och motverkar helt visionen av hur den viktiga Östersjöregionen kan och bör utvecklas. Med detta förfaringsätt blir det förstas helt omöjligt för andra än de med ordentlig lokalkännedom att inse det faktiska värdet av skärgården för rekreation och naturvärden.

Glesbygdsområde, tätort och levande skärgård

Skärgården räknas idag inte formellt som glesbygd eller stödområde med specialregler, utan även de minst befolkade öarna hör till respektive tätortskommun. Skärgården måste därför självklart finnas med i planeringen, på kartor och i utvecklingsstrategier på samma villkor som övriga områden annars blir skärgården och öarna ett svart hål i den långsiktiga planeringen.

"Det som inte syns, finns inte"

Begreppet "Levande skärgård"

Det behövs en tydlig och gemensam tolkning av begreppet "Levande skärgård". SIKO:s definition är att det ska finnas en bofast och verksam befolkning i skärgården året runt även på öarna. Utvecklingen de senaste åren visar på stort behov av insatser för att säkra detta även i framtiden. Det är därför oerhört viktigt att synliggöra skärgårdsregionen och deras utvecklingspotential på samma villkor som övriga delar och inte, som i detta remissunderlag, lägga skärgården "utanför marginalen".

Del 2: kommentarer på avsnitt i textunderlaget

Sid 61-63 (planera kollektivtrafiken) respektive sid 131 (karta)

Det är positivt att man avser utveckla en strukturerad bastrafik för skärgården med definitioner som kärnöar och replipunkter. SIKO håller med om att det är viktigt att göra kollektivtrafiken attraktiv genom att planera den ur ett helhetsperspektiv och att man förutsätter en helhetssyn där hela resan ingår från dörr till dörr. Därför är det obegripligt att man på kartan på sidan 131 över "bryggor med kollektivtrafik" inte alls tagit med bryggor ens på kärnöarna. Det landstingsägda Waxholmsbolaget trafikerar dessa bryggor året runt och är definitivt att räkna som kollektivtrafik i samma utsträckning som landburna färdmedel. SIKO kräver därför att kartan korrigeras i detta avseende så att även kollektivtrafik till sjöss finns med och bryggor för kollektivtrafik på kärnöarna är markerade på samma sätt som bryggor på fastlandet.

Att öka sjöförbindelserna inom regionen är ett utmärkt förslag som kan minska trafikproblemen i rusningstid från vissa områden (bland annat Vaxholm). Att man vill



spränga sönder den unika skärgården för att ge plats för ännu större fartyg anser vi däremot inte vara förenligt med miljöhänsyn i ett världsunikt område.

Sid 81 (*utveckla besöksdestination*)

Det är positivt att man vill ta tillvara närheten mellan storstad, vildmark och skärgård för att utveckla regionen som besöksdestination. I det sammanhanget är det naturligtvis självklart att förbättra kommunikationer och vägar även åt öster. Några sådana satsningar finns dock inte med på kartan, och som beskrivs i föregående kommentar finns inte heller information om kollektivtrafik till sjöss.

Sid 128 (*gröna kilar*)

I avsnittet om att bevara och utveckla de gröna kilarna finns en karta som visar sådana områden. Här finns även naturreservat i regionen utmärkta. Kartan omfattar märkligt nog inte skärgårdsområdet varför ett av Stockholmsregionens största och mest välbesökta naturreservat inte finns med. Det gäller Möjareservatet som ligger öster om Möja och som till stor del bidrar till arbetstillfällena för den bofasta befolkningen likaväl som fantastiska naturupplevelser för besöksnäringen. Det är en självklarhet att befintliga naturreservat i hela regionen finns medtagna, inte bara de som går att nå med landburen trafik.

Man nämner att det är viktigt att stimulera de areella näringarna och fiske i bl a skärgården. Då är det naturligtvis viktigt att folk också bor där och att de som bedriver dessa näringar får rimlig nivå på samhällsservicen. Viktig fråga som behöver drivas på alla nivåer och i alla instanser.

Sid 181 (*grönstruktur nära bebyggelsen*)

Grönstruktur och gröna kilar är viktigt. SIKO anser att även "blå kilar" bör tas med när man nämner de största samlade natur, kultur och rekreationsvärdena på landsbygden". Här bör även skärgården räknas in och självklart nämnas i texten som ett viktigt rekreationsområde.

Sid 182-183 (*vatten och VA-försörjning*)

Vattenförsörjning behöver inte förbli ett problem om man utvecklar avsaltningstekniken och stimulerar användning av lokala reningsverk av god kvalitet.

Sid 184 (*landsbygd och skärgård*)

Vad gäller definitionen av "kärnö" i skärgården är det idag flera öar vars skolor ligger i malpåse på grund av lågt barnantal (Sandhamn och Nämndö). Här är två saker som hänger väldigt nära ihop. Det kan vara olyckligt med för skarp definition av vad som krävs. Sandhamn har t ex stor turistverksamhet, men få bofasta och ingen skola, Nämndö har en egen skärgård där flertalet boende faktiskt bor bortanför huvudön. SIKO föreslår därför att definitionen för begreppet "kärnö" görs mer flexibel utan klart uttalade kravspecifikationer.

Sid 206 (*utveckla ideer och förnyelseförmåga*)

Det är utmärkt att man tar upp entreprenörskap som ett planeringsmål. Skärgårdsbefolkningen är idag en föregångare i detta avseende med mängder av småföretagare i olika branscher. Förutsättningarna med stora säsongsvariationer och avstånd har bidragit till stor flexibilitet, idérikedom och ofta också kombinationsföretagande.

Sammanfattning och slutord

Sammanfattningsvis är skärgården mycket osynlig i RUFSS och det stämmer inte med den stora betydelse det uttryckligen sägs att skärgården har inte minst vad gäller internationella turistsatsningar. OM man jämför skärgården med gamla betesmarker så



finns exempel på där man sagt att marken måste bevaras – hållas orörd. Bort med människor och betande djur och bevara växtligheten för framtiden. 30 år senare är allt förstört och igenväxt och fullständigt ointressant att besöka.

Skärgården måste "betas" för att hållas öppen. Det måste tydliggöras att det finns kollektivtrafik även till sjöss och att skärgårdens naturreservat är lika viktiga som fastlandets. Det är också viktigt att man på övergripande nivå bidrar till förutsättningar för folk att "beta", kanske inte främst genom att skapa arbetstillfällen, utan hellre genom att skapa rimliga förutsättningar för att få livet att fungera. Kommunikationer, vård, varutransporter och post, skola/skolskjutsar, bredband osv.

En långsiktig plan som RUF2010 får inte osynliggöra skärgården, då glömmes alla andra instanser också bort den. Detta är inte önskvärt för någon vare sig nu eller i framtiden.

Ornö 081125

Per Frideen
ordförande