Från: "noreply.utskick@regionstockholm.se" <noreply.utskick@regionstockholm.se>
Skickat: Wed, 15 Oct 2025 09:13:54 +0100
Till: registrator.rlk@regionstockholm.se
Ämne: Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095):
Bilagor: Skärgårdens Trafikantförening granskningsyttrande RUFS Dnr 2025-0095.pdf
Categories: Fatima

Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095) :

Förnamn :

Efternamn :

E-postadress :

Vilken organisation tillhör du? : Skärgårdens trafikantförening

Vilken typ av organisation tillhör du? : Intresseorganisation

Kapitel 1 - Regional utveckling skapar vi tillsammans : I planen föreslås ett nytt regionalt forum för hantering länsgemensamma utvecklingsfrågor såsom att prioritera aktiviteter, samla resurser och lösa målkonflikter. För skärgården finns sedan 2011 en sådan struktur med ett brett sammansatt regionalt skärgårdsråd för information, diskussion och förankring av frågor, kompletterat med en exekutivkommitté sammansatt av en trängre krets ledande företrädare för berörda parter för hantering av frågor gemensamt intresse, varav somliga lyfta från rådet. Konstruktionen synes fungera väl även om arbetsformerna kan utvecklas och struktureras bättre. Utbytet beror i mycket på graden av engagemang från berörda parter.

Kapitel 2 - Stockholmsregionens förutsättningar : RUFS behöver ta bättre fasta vid skärgårdens särart och skilja på skärgård och övrig landsbygd. Skärgården och dess speciella behov behandlas mycket bristfälligt och behöver fördjupas. Beskrivningarna har i någon mån utvecklats sedan samrådsförslaget bland annat avseende öar med färjor eller fast förbindelse. Det starka behovet att lyfta fram skärgårdens särart kvarstår dock och framgår tydligt i det aktuella planförslaget, exempelvis i beskrivningen av bostadssituationen på landsbygden med problem när fritidsbostäder omvandlas till permanentboende, medan problematiken i skärgården är den rakt motsatta. Även de påtagliga skillnaderna mellan skärgårdens olika delar (norr, mellan, söder, inre och yttre, Saltsjön och Mälaren behöver lyftas fram. Det finns här anledning att åter framhålla EU-förordningen artikel 174 som Sverige undertecknat och som fastslår att särskild hänsyn ska tas till regioner med allvarliga permanenta naturbetingade eller demografiska nackdelar, däribland ö-regioner. Detta är särskilt angeläget då vårt land till skillnad från flertalet andra saknar en specifik ö-politik, trots att landet - och särskilt vårt län - rymmer en av världens största skärgårdar. Behovet av en utvecklad ö-politik är uppenbar och ett första steg borde vara att i RUFS skilja på skärgård och övrig landsbygd.

RUFS bör redovisa ett regionalt förhållningssätt avseende hantering av de stora säsongsvariationerna i skärgårdens befolkning. Skärgården tillhör de platser i landet med störst säsongsvariation i befolkning, något som påverkar inte bara besöksnäring och kommunikationer utan även slitage på natur och belastning på tekniks infrastruktur för framför allt vatten och avlopp, men även el bl.a. för laddpunkter. Konsekvenserna sträcker sig många gånger över kommungränser. Turisttrafik sommartid kan privata aktörer bedriva men långlinjer över året för en fast- eller deltidsboende skärgårdsbefolkning behöver regionen ta ansvar för.

RUFS bör lyfta fram att skärgårdens verksamheter ofta kräver speciella lösningar och ofta är beroende av sköra orsakskedjor där ingen länk får brista. Med andra ord är samverkan och nytänkande av nöden. I vårt tidigare yttrande exemplifierades detta med betydelsen av trygga, pålitliga och långsiktiga skolskjutsar för att öka andel unga skärgårdsbor, tillgängliga för lokala verksamheter och för att klara stundande generationsväxling i många företag. Även om många av berörda verksamheter är kommunala borde RUFS kunna vara till nytta för att hantera sådana utmaningar, i somliga fall genom kommunal samverkan. Detta borde tydligare framgå i planen liksom hur RUFS kan medverka till att stärka tillgången till offentlig och kommersiell service i skärgården, exempelvis genom innovativa lösningar för samtransporter och andra synergier. RUFS bör medverka till ett effektivt system för transporter av nödvändiga insatsvaror i skärgården, inte minst för jordbrukets behov. Det öppna kulturlandskapet är utöver levande skärgårdssamhällen en omistlig del av skärgårdens attraktivitet. Vården av skärgårdens öppna, levande kulturlandskap är helt beroende av livskraftiga jordbruk.

RUFS bör kompletteras med någon form av bryggplan. Fler kommuner borde likt Norrtälje utarbeta en bryggplan, men de kommunala planerna behöver kompletteras med en regional översikt i syfte att säkra funktionaliteten hos nätverket av skärgårdens trafikbryggor, länkar av avgörande betydelse för skärgårdens infrastruktur.

Kapitel 3 - Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i : RUFS bör utgå från att bibehållen och utvecklad trafik från Strömkajen är bästa sättet att uppfylla regionens mål att stärka kopplingen mellan staden och skärgården. I det aktuella planförslaget konstateras inledningsvis att närheten till naturen och skärgården är det som regionens invånare sätter värdesätter mest. Då avses knappast en lång och stökig bussresa till en replipunkt, med otillräcklig plats för skärgårdsresenärers ofta skrymmande bagage. Föreningen ha därför starka invändningar mot att, som antyds i det aktuella planförslaget, hantera alla förbindelser från öarna som en kombination av transport på sjö och land är att inbjuda till ökad biltrafik. De snabba kollektiva landtransporter som det talas om är ett önsketänkande som är orealistiskt avseende både miljö och tillgängliga resurser. Följden lär i stället bli, tvärtemot regionens egna mål, ökat bilåkande med förvärrade trafikstörningar då det redan hårt belastade vägnätet korkas igen än mer. Bastrafik med kortlinjer mellan öar och replipunkter behövs men det gör även långlinjer till regioncentrum, det är inte en fråga om antingen eller utan både och. Det förbises ofta att långlinjerna med sina många anlöp gör mycket nytta längs färden, inte minst för det angelägna behovet av bättre förbindelser mellan öarna. Detta kan vara viktigt inte minst för att möjliggöra ett fastboende, där bostad, arbete och service kan befinna sig på olika öar. Stockholm och Stockholms skärgård har utvecklats i samspel och ömsesidigt beroende sedan urminnes tider. Detta ömsesidiga beroende representerar stora värden i form av identitet och kulturmiljö, idag även försvarsintressen.

RUFS bör i högre grad utgå från att kollektivtrafik till sjöss har större förutsättningar än till lands att avlasta biltrafik. Det snabbt ökande resandet med pendelbåtarna visar på attraktiviteten i båtresande, en verkningsfullt alternativ till att ta bilen som knappast bussåkande utgör. En del i detta är möjligheten att ta med cykel på båten med ökad aktionsradie som följd, i linje med samhällets strävan efter ökat cyklande.

RUFS behöver lägga ökad vikt vid konsekvenser av nya livsmönster, inte minst i skärgården. Med ny teknik kan resenärerna bättre nyttja restiden för effektivt arbete. Restidskvalitet blir allt viktigare. Det är mycket angeläget med fler fastboende i skärgården, men sett till antalet permanentbostäder i förhållande till antalet fritidshus borde rimligen deltidsboende ses som den stora potentialen för en mer befolkad skärgård och därmed stärkt underlag för den lokala servicen. Detta är exempel på nya samhällstendenser som RUFS tydligare bör ta fasta på. En färsk finsk undersökning visar på de stora värden (1,4 respektive 1,3 miljarder Euro/år) som deltidsboende/stugfolket i landet tillför avseende dagligvaror respektive bygg och renovering.

Kapitel 4 - Mål för Stockholmsregionens utveckling : RUFS' målbild för skärgården behöver förtydligas och problematiseras avseende berörda, stundom motsatta, intressen. Planförslaget innehåller ett omfattande system av positiva målsättningar. För att RUFS ska bli mer än reaktiv och i stället kunna vara ett verksamt stöd för en hållbar utveckling i skärgården, borde den bidra med en spelplan som kan underlätta hantering av konkurrerande intressen. En tydlig målbild är viktig vid utformningen av en effektiv sjötrafik, som i sin tur är en avgörande faktor för skärgårdens utveckling.

Kapitel 5 - Stockholmsregionens rumsliga inriktning : RUFS bör tydligt ange vilka som ingår i kategorierna kärnöar respektive replipunkter. Gällnö bör kvarstå som kärnö. Björkvik bör utpekas som replipunkt för Nämdö. En anledning till att Gällnö avförts som kärnö kan vara den jämförelsevis fåtaliga fasta befolkningen. Dock finns i närheten flera öar med fast befolkning såsom Hjälmö, Lådna och Karklö, som borde räknas in i underlaget. Detta mönster gäller även på andra håll såsom Nämdö. Det oprecisa begreppet ”inkluderas i kärnöar/replipunker” som används i planförslaget bör bytas mot det tydliga ”utgörs av” eller motsvarande. I kunskapsöversikten Livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer anges Ingmarsö som replipunkt för Möja, vilket ifrågasätts.

I regionens handlingar rörande RUFS förekommer en missvisande beskrivning av Stockholms skärgård som bör ändras. Regionens bild av skärgården är uppenbart av grundläggande betydelse för hur skärgårdstrafiken utformas, Nuvarande formulering ”Länets skärgårdsmiljö […] präglas av ett fåtal stora öar med fastlandskaraktär, lummig hällmarkstallskog och stora vattenytor, karga klippöar och skär” förslås ändras till: ”Länets skärgård […] präglas av mångfalden öar, totalt cirka 30 000 stycken öar, holmar och skär, varav ett fåtal stora öar av fastlandskaraktär därutöver öar av varierande storlek samt stora vattenytor med karga klippöar och skär.. Åretruntboende på öar utan fast förbindelse är i huvudsak koncentrerade till ett 15-tal så kallade kärnöar, där en basnivå av infrastruktur (kommunikationer och övrig samhällsservice) finns.”

Kapitel 6 - Så går vi från ord till handling :

Kapitel 7 - Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål :

Kapitel 8 - Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv :

Bilaga 1 - Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060 :

Bilaga 2 - Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen :

Bilaga 3 - Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i stockholmsregionen :

Bilaga 4 - Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen :

Övrigt :

Bifoga fil : Skärgårdens Trafikantförening granskningsyttrande RUFS Dnr 2025-0095.pdf

Skärgårdens Trafikantförening

Dnr RS2025-0095

Skärgårdens Trafikantförenings granskningsyttrande över förslag till ny Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen / RUFS.

Skärgårdens Trafikantförening överlämnar härmed sitt granskningsyttrande över förslag till RUFS/Regional utvecklingsplan för Stockholm. Föreningen har tidigare inlämnat samrådsyttrande i samma ärende och framför nu synpunkter som inte blivit tillgodosedda i granskningsversionen. Synpunkterna redovisas i relation till våra tidigare framförda synpunkter. Trafikantföreningen har ett nära samarbete med SIKO och stödjer till fullo SIKO:s yttrande i de avseenden som yttrandet har koppling till Trafikantföreningens intresseområden.

RUFS behöver ta bättre fasta vid skärgårdens särart och skilja på skärgård och övrig landsbygd. Skärgården och dess speciella behov behandlas mycket bristfälligt och behöver fördjupas. Beskrivningarna har i någon mån utvecklats sedan samrådsförslaget bland annat avseende öar med färjor eller fast förbindelse. Det starka behovet att lyfta fram skärgårdens särart kvarstår dock och framgår tydligt i det aktuella planförslaget, exempelvis i beskrivningen av bostadssituationen på landsbygden med problem när fritidsbostäder omvandlas till permanentboende, medan problematiken i skärgården är den rakt motsatta. Även de påtagliga skillnaderna mellan skärgårdens olika delar (norr, mellan, söder, inre och yttre, Saltsjön och Mälaren behöver lyftas fram. Det finns här anledning att åter framhålla EU-förordningen artikel 174 som Sverige undertecknat och som fastslår att särskild hänsyn ska tas till regioner med allvarliga permanenta naturbetingade eller demografiska nackdelar, däribland ö-regioner. Detta är särskilt angeläget då vårt land till skillnad från flertalet andra saknar en specifik ö-politik, trots att landet - och särskilt vårt län - rymmer en av världens största skärgårdar. Behovet av en utvecklad ö-politik är uppenbar och ett första steg borde vara att i RUFS skilja på skärgård och övrig landsbygd.

RUFS' målbild för skärgården behöver förtydligas och problematiseras avseende berörda, stundom motsatta, intressen. Planförslaget innehåller ett omfattande system av positiva målsättningar. För att RUFS ska bli mer än reaktiv och i stället

kunna vara ett verksamt stöd för en hållbar utveckling i skärgården, borde den bidra med en spelplan som kan underlätta hantering av konkurrerande intressen. En tydlig målbild är viktig vid utformningen av en effektiv sjötrafik, som i sin tur är en avgörande faktor för skärgårdens utveckling.

RUFS bör utgå från att bibehållen och utvecklad trafik från Strömkajen är bästa sättet att uppfylla regionens mål att stärka kopplingen mellan staden och skärgården. I det aktuella planförslaget konstateras inledningsvis att närheten till naturen och skärgården är det som regionens invånare sätter värdesätter mest. Då avses knappast en lång och stökig bussresa till en replipunkt, med otillräcklig plats för skärgårdsresenärers ofta skrymmande bagage. Föreningen ha därför starka invändningar mot att, som antyds i det aktuella planförslaget, hantera alla förbindelser från öarna som en kombination av transport på sjö och land är att inbjuda till ökad biltrafik. De snabba kollektiva landtransporter som det talas om är ett önsketänkande som är orealistiskt avseende både miljö och tillgängliga resurser. Följden lär i stället bli, tvärtemot regionens egna mål, ökat bilåkande med förvärrade trafikstörningar då det redan hårt belastade vägnätet korkas igen än mer. Bastrafik med kortlinjer mellan öar och replipunkter behövs men det gör även långlinjer till regioncentrum, det är inte en fråga om antingen eller utan både och. Det förbises ofta att långlinjerna med sina många anlöp gör mycket nytta längs färden, inte minst för det angelägna behovet av bättre förbindelser mellan öarna. Detta kan vara viktigt inte minst för att möjliggöra ett fastboende, där bostad, arbete och service kan befinna sig på olika öar. Stockholm och Stockholms skärgård har utvecklats i samspel och ömsesidigt beroende sedan urminnes tider. Detta ömsesidiga beroende representerar stora värden i form av identitet och kulturmiljö, idag även försvarsintressen.

RUFS bör redovisa ett regionalt förhållningssätt avseende hantering av de stora säsongsvariationerna i skärgårdens befolkning. Skärgården tillhör de platser i landet med störst säsongsvariation i befolkning, något som påverkar inte bara besöksnäring och kommunikationer utan även slitage på natur och belastning på tekniks infrastruktur för framför allt vatten och avlopp, men även el bl.a. för laddpunkter. Konsekvenserna sträcker sig många gånger över kommungränser. Turisttrafik sommartid kan privata aktörer bedriva men långlinjer över året för en fast- eller deltidsboende skärgårdsbefolkning behöver regionen ta ansvar för.

RUFS bör i högre grad utgå från att kollektivtrafik till sjöss har större förutsättningar än till lands att avlasta biltrafik. Det snabbt ökande resandet med pendelbåtarna visar på attraktiviteten i båtresande, en verkningsfullt alternativ till att ta bilen som knappast bussåkande utgör. En del i detta är möjligheten att ta med cykel på båten med ökad aktionsradie som följd, i linje med samhällets strävan efter ökat cyklande.

RUFS behöver lägga ökad vikt vid konsekvenser av nya livsmönster, inte minst i skärgården. Med ny teknik kan resenärerna bättre nyttja restiden för effektivt arbete. Restidskvalitet blir allt viktigare. Det är mycket angeläget med fler fastboende i skärgården, men sett till antalet permanentbostäder i förhållande till antalet fritidshus borde rimligen deltidsboende ses som den stora potentialen för en mer befolkad skärgård och därmed stärkt underlag för den lokala servicen. Detta är exempel på nya samhällstendenser som RUFS tydligare bör ta fasta på. En färsk finsk undersökning visar på de stora värden (1,4 respektive 1,3 miljarder Euro/år) som deltidsboende/stugfolket i landet tillför avseende dagligvaror respektive bygg och renovering.

RUFS bör lyfta fram att skärgårdens verksamheter ofta kräver speciella lösningar och ofta är beroende av sköra orsakskedjor där ingen länk får brista. Med andra ord är samverkan och nytänkande av nöden. I vårt tidigare yttrande exemplifierades detta med betydelsen av trygga, pålitliga och långsiktiga skolskjutsar för att öka andel unga skärgårdsbor, tillgängliga för lokala verksamheter och för att klara stundande generationsväxling i många företag. Även om många av berörda verksamheter är kommunala borde RUFS kunna vara till nytta för att hantera sådana utmaningar, i somliga fall genom kommunal samverkan. Detta borde tydligare framgå i planen liksom hur RUFS kan medverka till att stärka tillgången till offentlig och kommersiell service i skärgården, exempelvis genom innovativa lösningar för samtransporter och andra synergier.

RUFS bör medverka till ett effektivt system för transporter av nödvändiga insatsvaror i skärgården, inte minst för jordbrukets behov. Det öppna kulturlandskapet är utöver levande skärgårdssamhällen en omistlig del av skärgårdens attraktivitet. Vården av skärgårdens öppna, levande kulturlandskap är helt beroende av livskraftiga jordbruk.

RUFS bör tydligt ange vilka som ingår i kategorierna kärnöar respektive replipunkter. **Gällnö bör kvarstå som kärnö. Björkvik bör utpekas som replipunkt för Nämdö.** En anledning till att Gällnö avförts som kärnö kan vara den jämförelsevis fåtaliga fasta befolkningen. Dock finns i närheten flera öar med fast befolkning såsom Hjälmö, Lådna och Karklö, som borde räknas in i underlaget. Detta mönster gäller även på andra håll såsom Nämdö. Det oprecisa begreppet ”inkluderas i (kärnöar/replipunkter)” som används i planförslaget bör bytas mot det tydliga ”utgörs av” eller motsvarande. I kunskapsöversikten Livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer anges Ingmarsö som replipunkt för Möja, vilket ifrågasätts.

R**UFS bör kompletteras med någon form av bryggplan**. Fler kommuner borde likt Norrtälje utarbeta en bryggplan, men de kommunala planerna behöver kompletteras med en regional översikt i syfte att säkra funktionaliteten hos

nätverket av skärgårdens trafikbryggor, länkar av avgörande betydelse för skärgårdens infrastruktur.

Utöver ovanstående punkter relaterade till vårt samrådsyttrande vill föreningen framhålla följande:

I planen föreslås ett nytt regionalt forum för hantering länsgemensamma utvecklingsfrågor såsom att prioritera aktiviteter, samla resurser och lösa målkonflikter. För skärgården finns sedan 2011 en sådan struktur med ett brett sammansatt regionalt skärgårdsråd för information, diskussion och förankring av frågor, kompletterat med en exekutivkommitté sammansatt av en trängre krets ledande företrädare för berörda parter för hantering av frågor gemensamt intresse, varav somliga lyfta från rådet. Konstruktionen synes fungera väl även om arbetsformerna kan utvecklas och struktureras bättre. Utbytet beror i mycket på graden av engagemang från berörda parter.

I regionens handlingar rörande RUFS förekommer en missvisande beskrivning av Stockholms skärgård som bör ändras. Regionens bild av skärgården är uppenbart av grundläggande betydelse för hur skärgårdstrafiken utformas, Nuvarande formulering ”Länets skärgårdsmiljö […] präglas av ett fåtal stora öar med fastlandskaraktär, lummig hällmarkstallskog och stora vattenytor, karga klippöar och skär” förslås ändras till: ”Länets skärgård […] präglas av mångfalden öar, totalt cirka 30 000 stycken öar, holmar och skär, varav ett fåtal stora öar av fastlandskaraktär därutöver öar av varierande storlek samt stora vattenytor med karga klippöar och skär.. Åretruntboende på öar utan fast förbindelse är i huvudsak koncentrerade till ett 15-tal så kallade kärnöar, där en basnivå av infrastruktur (kommunikationer och övrig samhällsservice) finns.”

Stockholm den 12 oktober 2025

Lars Nyberg
Ordförande i Skärgårdens trafikantförening