Från: [redacted]
Skickat: Mon, 30 Sep 2024 13:45:28 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: [redacted]
Ämne: SIKO:s yttrande över RUFS 2060, dnr RS 2024-0344
Bilagor: 2024-09-30 SIKO_yttrande RUFS 2060_RS 2024-0344.docx, 2024-09-30 SIKO_yttrande RUFS 2060_RS 2024-0344.pdf

Härmed inlämnas SIKO:s samrådsyttrande över förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Yttrandet har upprättats i samråd med Skärgårdens trafikantförening och SIKO biträder synpunkterna framförda i Trafikantföreningens yttrande.

Med vänlig hälsning
--
[redacted]
SIKO / www.levandeskärgård.se // www.siko.org.se
Skärgårdens Intresseföreningars KontaktOrganisation
Medlem i Skärgårdarnas Riksförbund (SRF)
www.skargardarna.se

Till registrator.rlk@regionstockholm.se

word och pdf-format

SIKO remissyttrande Regional utvecklingsplan, diarienummer RS 2024-0344.

***SIKO**, Skärgårdens Intresseorganisationers Kontaktorganisation, bildades 1969 och har 15 medlemsföreningar från Arholma till Landsort. SIKO arbetar för en levande skärgård, där det går att leva, bo och verka året runt.*

SIKO anser sammanfattningsvis:
Utkastet till regional utvecklingsplan är allmänt hållet. Det framhålls att en levande landsbygd och skärgård ska främjas men det saknas tydliga målsättningar i vitala frågeställningar för de som bor och verkar i skärgården. Det handlar om person- och godstransporter såväl till fastlandet som mellan öar, skolor med skolskjuts över kommungränser, bebyggelseutveckling och infrastruktur även för öar nära kärnöar, ett uthålligt och hållbart jord- och skogsbruk där transporter underlättas, en väl förvaltad fiskeresurs, ett ökat ansvarstagande för den känsliga naturen även inom de marker som avsatts till naturreservat och en varsamt utvecklad turism. SIKO välkomnar en fortsatt dialog och ser fram samverkan för att nå en mer konkretiserad version.

I utkastet har regionen valt att avhandla ”landsbygd och skärgård” i ett sammantag och det medför enligt SIKO att Skärgårdens egenart inte beaktas. Skärgården utgörs av de öar som endast kan nås med båt. Fastlandet är öar med broförbindelse eller vägfärja som då är landsbygd med kustsamhällen, områden som har helt andra karaktärer och förutsättningar. Enligt SIKOs uppfattning bör Regionen beakta Artikel 174 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt [1] enligt vilken särskild hänsyn ska tas dels till landsbygd, dels till regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, såsom de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet, **ö-regioner,** gränsregioner och bergsregioner. Skärgården möter precis de utmaningar som Artikel 174 radar upp för regioner med *allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar*. Dessa kriterier gäller inte landsbygden och kustsamhällen på fastlandet.

Sverige saknar i dag en uttalad skärgårdspolitik, något som innebär att det i RUFS 2060 är ännu viktigare att avhandla Skärgårdens frågor i ett sammanhang. För att åstadkomma en plan som adresserar de styrkor och utmaningar som berör Skärgården anser SIKO därför att Skärgården ska behandlas som en separat enhet i RUFS 2060.

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12008E174

De planer som tas fram på kommunalnivå visar med önskvärd tydlighet att Skärgården inte ses som en helhet. Sju kommuner gör minst sju olika översiktsplaner, trafikplaner, skolplaner, äldreplaner, osv. I den Samlade konsekvensbedömningen s 15 ff anförs att: *På regional nivå handlar det om att peka på inriktningar och övergripande avvägningar mellan olika intressen och förhållningssätt som ska användas som vägledning i den efterföljande planeringen, samt att redovisa övergripande geografiska regionala avvägningar. Planens genomförbarhet är därför beroende av samsyn och en gemensam kraftsamling av regionala aktörer kring regionala utvecklingsområden och prioriteringar*. RUFS är det planinstrument som kan omfatta och vägleda för hela skärgårdsområdet och är ett av de tyngsta styrande dokumenten som presenteras vari skärgården kan behandlas sammanhängande.

Enligt forskning som utförs vid Södertörns högskola av Paulina Rytkönen har frågan om svensk skärgårdspolitik tagits upp i Riksdagen i 87 motioner och diskuterats 173 gånger mellan åren 1962 och 2017. Forskningen visar att brist på ö- och skärgårdspolitik riskerar att leda till ineffektiva beslut och ineffektiv resursallokering samt att det är viktigt att utgå från och ta tillvara det sociala kapitalet som ö-samhällen är bärare av.

Befolkningen i skärgården har hög medelålder och det finns överhängande hot att många företag läggs ner i brist på generationsväxling. En nyckelfråga härvid är närvaron av unga familjer och avgörande är då trovärdig långsiktig tillgång till bra och trygg skolundervisning. Det har konstaterats att existensen av skola på en ö är en avgörande faktor för en ös livskraft, både mentalt och praktiskt. Många offentliga verksamheter har större utmaningar i Skärgården än på fastlandet, inte minst skolverksamhet, men om målsättningen är att bibehålla och helst utveckla en levande skärgård så måste sådant tillgodoses. Bra, trygg och pålitlig skolskjuts tillhör en nödvändig funktion. **Skolval och skolskjutsar får inte styras av kommungränser som kan vara dragna mellan öar som ligger mindre än 200 m från varandra.**

Genom tiderna har skärgårdsbefolkningen tagit ansvar och bidragit i tider av ofärd. I dagens försämrade omvärldsläge är en befolkad skärgård något som återigen ökar vår förmåga och uthållighet, av stort samhällsintresse. För att få en socialt hållbar och levande skärgård behövs bostäder, kommunikationer, skola och besöksnäring på de fastboendes villkor, men med deltidsboende och besökare i åtanke. Deltids och fritidsboende är de som står närmast i begrepp att befolka öarna men för det krävs bland annat goda pendlingsmöjligheter med båt in till Strömkajen och till fastlandets replipunkter, dvs både och inte antingen eller. Att koppla ihop skärgårdstrafik med pendelbåtarna till Vaxholm borde vara en självklarhet.

En viktig del i skärgårdens attraktionskraft är ett levande kulturlandskap och att naturen vårdas. I det ingår levande jordbruk för att hålla markerna öppna men även naturvård och ett levande kustfiske. En viktig faktor för att stödja sådana verksamheter är effektiva transporter av insatsvaror. Här liksom för persontransporter måste anläggas ett ”hela resan”-perspektiv, således inbegripande inte bara själva transporten utan även byten och funktioner på knutpunkter/replipunkter.

Den ekologiska situationen i Östersjön är alarmerande. En viktig faktor är de minskande strömmingsbestånden som i liten utsträckning berörs i RUFS. En annan del i detta är att skydda viktiga lekområden för framför allt rovfisk. Exploateringar och anläggande av bryggor liksom skador förorsakade av fartygens svall, vattenvirvlar och ankring behöver anpassas för att inte hota värdefulla lekområden. **Vissa delar av skärgården är skyddade som naturreservat eller nationalparker vilket ofta leder till många besökande, båtturister och campare. Att naturen sköts i de skyddade områdena är en grundförutsättning för att skyddet ska bestå och här bör den lokala nivån involveras både vad gäller kunskap om naturen och skötsel.**

Utvecklade synpunkter

SIKO konstaterar att samrådsförslaget framhåller att Stockholmsregionen är – Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – något som läggs till grund för de mål och visioner som läggs fram. Som SIKO förstår pekar statistiken på att stockholmsregionen kan komma att växa med ca 1 miljon människor redan utan att vidare åtgärder tas för att öka attraktiviteten. Lägg där till en önskan om ökad turism som enligt uppgift i underlaget redan 2016 uppgick till 13,5 miljoner övernattande besökare, varav 4,7 miljoner från utlandet. SIKO har erfarit att det pågår för att göra ”skärgården till en internationell besöksdestination” eftersom *skärgården har en betydande roll för Stockholmsregionens attraktionskraft.*

Om ytterligare en miljon människor ska leva och verka i det urbana Stockholm och om turismen förutsätts öka så är det av ytterligt stor vikt att skyddet för skärgårdens miljöer stärks så att det unika skärgårdslandskapet med dess bofasta och deltidsboende kan leva och utvecklas för att kunna vara en del i denna kommande utveckling. Det finns dock en uppenbar risk att trycket nu kommer att fortsätta öka vad gäller att exploatera mark och vatten i skärgården utan att den lokala nivån får inflytande eller har möjlighet att bidra och styra.

SIKO vill understryka vikten av att förutsättningarna i skärgården är naturgivna, småskaliga med ett högt skyddsvärde som inte medger urban expansion. Riktade åtgärder måste vidtas för att värna skärgårdens egenart som skapas av de som bor och verkar där. För att skärgården ska kunna leva måste kunskapen om skärgården fördjupas både hos beslutsfattare och besökare. SIKO bidrar gärna men vill peka på att skärgårdens öar bör involveras mer konkret då förutsättningarna varierar från ö till ö.

SIKO invänder därför emot att samrådsförslaget på flera ställen behandlar landsbygden i Stockholms län tillsammans med skärgården bland annat under rubriken att *Främja en levande landsbygd och skärgård.* SIKO menar att Skärgården med dess öar bör erhålla en särskild, utvecklad analys och behandling med stöd och utgångspunkt i de definitioner och som följer av Artikel 174 i EU-fördraget för öar så de får en mer utpekad ställning.

SIKO välkomnar en fortsatt analys av hur nya bostäder ska kunna uppföras för att möjliggöra att människor kan bosätta sig permanent i skärgården utan att natur, stränder och vatten exploateras. SIKO kan konstatera att det redan nu råder underskott i skärgården på bostäder som fastboende har ekonomiska förutsättningar att uppföra eller förvärva. Det behövs förskolor, skolor, bibliotek, arbetsplatser, vård och omsorg, livsmedelsbutiker och andra

serviceinrättningar, liksom kollektivtrafik och teknisk försörjning även i skärgården men inte med samma typ av lösningar som på fastlandet.
Att som i samrådsförslaget ange *Stockholmsregionens aktörer* som de som ska agera är för oprecist och allomfattande vilket ökar risken för att målkonflikter döljs eller skjuts på framtiden. SIKO vill se tydligare skrivningar om ansvar och befogenheter som ger mandat och inflytande till skärgårdsföreträdare. Att kunna återföra delar av de ekonomiska vinster som regionen och företag med flera gör på att framhålla skärgårdens egenart och attraktivitet är något som regionen bör analysera.

Ökad turism regionalt, inhemskt och internationellt leder till fler inkomstmöjligheter men även till en kostnad av ökat tryck och ökad risk för slitage på natur såväl som infrastruktur. Att kunna styra och vägleda turism är en avgörande fråga där SIKO menar att skärgårds-befolkningen måste få ökat inflytande. **Enligt forskning som bedrivs vid Södertörns högskola, ger offentliga satsningar inte någon större effekt utan det är lokala privata initiativ som ger fler besöksmål dit lokalt förankrade besökare ofta vänder sig. Avgörande för de lokala verksamhetsutövarna är att resorna är planerbara, dvs en turlista som ligger fast över året. Då kanske även nya säsonger kan skapas. Storskalig internationell turism är inte förenlig med ett småskaligt skärgårdslandskap.**

Transporter är avgörande för skärgårdens överlevnad. En generell strävan i samhället är att öka kollektivresande och minska bilanvändning. Förutsättningen att lyckas beror bland annat på typ av kollektivtrafik. I skärgården består kollektivtrafiken av buss och båt, där båt normalt upplevs som mer positivt och därmed har större förutsättningar att avlasta biltrafiken. Detta är särskilt uppenbart i regionens centrala delar, där pendelbåtstrafiken utvecklats kraftigt. Båtresor möjliggör dessutom distansarbete under själva resan. Möjligheten att åka båt hela vägen från öarna till centrala delar är därför viktig för arbetspendlare och om fler skulle kunna arbeta på båten skulle flera kunna båtpendla på långlinjer in till centrala Stockholm.

Allemansrätten bygger på en uråldrig rätt att färdas över marker. Den ligger i dag till grund för utveckling aktiviteter, företag och marknadsföring. En aktivitet som marknadsförs är tex handredskapsfisket. Det saknas statistik över hur mycket fisk som tas upp av sportfisket eftersom ingen behöver rapportera sina fångster och det sker ingen direkt tillsyn av hur och när sportfisket bedrivs mm. En analys bör ske av om det är möjligt att utvärdera och strukturera sportfisket. Det kan vara nog så viktig åtgärd om fisketurismen förväntas öka med ökade turismströmmar. Det är sammantaget mycket angeläget att de myndigheter som har ansvar för tillsynen över hur naturen nyttjas med stöd av allemansrätten tar ett större ansvar för skärgården.

Skärgården 30 september 2024

Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation, SIKO

[redacted]
[redacted]