Från: [redacted]
Skickat: Mon, 30 Sep 2024 13:15:12 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: [redacted]
Ämne: Skärgårdens trafikantförenings samrådsyttrande över förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen Dnr. RS-2024-0344
Bilagor: Skärgårdens trafikantförenings remissyttrande över förslag till RUFS Dnr RS-2024-0344.doc, Skärgårdens trafikantförenings remissyttrande över förslag till RUFS Dnr RS-2024-0344.pdf
Categories: Marita

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

Med vänlig hälsning

Expedition/Kansli
Skärgårdens Trafikantförening
Nybrogatan 76
114 41 STOCKHOLM
[redacted]
info@skargardstrafikanten.se
Org.nr. 802004-6952
måndag-onsdag 11.00-17.00

Hemsida

Facebook

Instagram



Skärgårdens trafikantförening

30 september 2024

registrator.rlk@regionstockholm.se

Remissyttrande över förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, Dnr. RS-2024-0344

Skärgårdens Trafikantförening överlämnar härmed sina synpunkter på förslag april 2024 till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen / RUFS. Planen kompletteras med ett antal andra styr- och policydokument, för skärgårdens del i första hand Landsbygds- och skärgårdstrategin. Detta yttrande omfattar övergripande och strategiska frågor men även preciseringar av mer detaljerad natur. En bedömning får ske om synpunkterna utöver i RUFS även bör tas omhand i anknutna dokument.

Förslagets behandling av den östra länsdelen, där skärgården utgör en väsentlig del, är knapphändig och behöver utvecklas. Villkoren och förutsättningarna för skärgården skiljer sig i olika avseenden väsentligt från länets övriga delar, även från övrig landsbygd. Det finns därför starka skäl att i RUFS och den anknutna landsbygds- och skärgårdsstrategin eller på annat sätt tydligare ta fasta på skärgårdens särart och dess speciella förutsättningar. Därtill behöver tydligare belysas att förhållandena skiljer sig mellan olika delar av skärgården. På Saltsjösidan kan skärgården sägas börja vid Lidingö och fortsätta ut till de yttersta skären. Förutsättningarna här skiljer sig vidare påtagligt i vissa avseenden mellan norra skärgården, mellanskärgården och södra skärgården. Slutligen finns även västerut i Mälaren en betydande skärgård som också försörjs med regionens båttrafik som därtill är tänkt att öka.

Förslaget till RUFS är allmänt hållet och behöver kompletteras med en problematisering av komplexa frågor. Förslaget saknar tydlighet i för skärgården vitala frågor. RUFS kan därigenom bli ett stöd vid avvägningen mellan de konkurrerande och motsatta intressen som oundvikligen kommer behöva göras. Detta behöver inte stå motsats till den konsensus som RUFS bygger på. Med hänsyn till skärgårdens speciella förutsättningar och begränsade befolkning kan mellankommunala lösningar vara motiverade exempelvis för att stärka underlaget för samhällsservice, varvid RUFS skulle kunna vara ett stöd.

Målbilden för skärgården behöver förtydligas. Detta är angeläget inte minst med hänsyn till den ofta påtalade frånvaron av skärgårdspolitik i Sverige. Enligt EU- förordningen (artikel 147) ska särskild hänsyn tas till regioner med allvarliga och

permanenta naturbetingade eller demografiska nackdelar, däribland öregioner. En tydligare målbild är nödvändig är viktig inte minst som utgångspunkt för utveckling av den framtida skärgårdstrafiken, således ett viktigt komplement till de kriterier om minskad klimat- och miljöpåverkan, ekonomiska ramar och effektivitet som Sjötrafikutredningen arbetat efter.

RUFS behöver tydligare belysa hur skärgårdens verksamheter ofta bygger på speciella och sköra orsakskedjor, där ingen länk får brista. I många fall består dessa länkar av enkla och

triviala men likväl avgörande funktioner. Kommunikationerna är i många sammanhang en omistlig länk. Ett exempel är behovet av fler unga familjer, något som i sin tur förutsätter tillgång till bra skolundervisning, vilket i sin tur ställer krav på trygga, långsiktiga och pålitliga skolskjutsar, något som i flera fall visat sig svårt att tillgodose. Skärgården framhålls som ett stort värde för regionens attraktivitet men är samtidigt ett område som ställer krav på speciella och inte sällan kostbara och komplicerade lösningar för en jämförelsevis liten del av länets och kommunernas invånare.

För att strukturen med replipunkter ska bli konsekvent behöver Björkvik utpekas som replipunkt för Nämdö. Strukturen med utpekade kärnöar och replipunkter är bra. Kriterierna behöver vara tydliga och funktionella för att vara till nytta. Samtidigt ska framhållas att det finns skillnader som måste beaktas mellan olika kärnöar. Exempelvis bor i Nämdöskärgården en jämförelsevis stor del av den bofasta befolkningen på andra öar än själva kärnön.

”Hela resan-perspektivet” behöver lyftas fram för kommunikationerna i skärgården. Sjötrafiken har i flera avseenden skilda förutsättningar från landtrafiken, bland annat avseende regelverk. Byten och bytespunkter är kritiska moment, något som innefattar bytespunkternas utformning och standard. En skärgårdsresa är ofta tidskrävande vilket medför ökade behov av komfort och utrustning på bytespunkter, inte minst replipunkterna.

RUFS bör kompletteras med någon form av bryggplan för att ge struktur utifrån passagerar- och godsflöden. Ett stort framtida resursbehov har konstaterats för att iståndsätta och underhålla det stora antalet trafikbryggor i skärgården. En komplicerande faktor är att ägarbilden är splittrad med stora resursstarka markägare såsom Trafikverket och kommunerna, men också lokala föreningar och privatpersoner

Bibehållen och utvecklad trafik från Strömkajen är bästa sättet att uppfylla RUFS’ mål att stärka kopplingen mellan staden och skärgården. En sådan koppling kan vara såväl funktionell som upplevelsemässig. Grannskapet till skärgården behöver vara tydligt i upplevelsen av Stockholm. Regionens föregångare landstinget slog fast att skärgårdstrafiken har två uppgifter, dels att förse boende på öar med kommunikationer och dels att öppna skärgården för alla invånare och besökare i regionen.

Det behöver tydligare framgå hur RUFS kan bidra till att stärka den lokala servicen i skärgården. I RUFS sägs att en levande skärgård ska främjas. Med det förstås normalt en skärgård med bofast befolkning och ett långsiktigt livskraftigt näringsliv. En avgörande fråga för en bofast befolkning är tillgång till offentlig och kommersiell service, något som på sina håll sviktar. Det bör i RUFS framgå hur skärgårdstrafiken

kan medverka till att stärka det samlade underlaget för denna service, där även andra grupper såsom fritidshusägare och deltidsboende behöver inbegripas.

RUFS behöver tydligare ta fasta på konsekvenserna av nya livsmönster inte minst i skärgården. Pandemin medförde kraftiga förändringar i människors livsmönster, något som i vissa avseenden fortsatt leva kvar, med fördelar för bland annat skärgårdsbutikerna. Många flyttade under pandemin ut till sina fritidshus och lärde sig distansarbeta därifrån och bidrog därigenom till underlaget för lokala servicen. Somliga har därefter fortsatt att deltidsbo i skärgården. Medan många förvärvsarbetande bofasta vill pendla till sitt arbete via närmaste replipunkt, har deltidsboende ofta regioncentrum som målpunkt. Många av dessa föredrar en något längre restid mot att kunna utnyttja restiden effektivt för arbete på en båtresa utan byten och avbrott. Med den nya it-tekniken finns en allmän tendens i samhället att värdera

resor inte endast utifrån snabbhet och tidsåtgång utan även utifrån reskvalitet, bland annat vad restiden kan nyttjas till.

RUFS bör tydligare ta fasta på att båt normalt upplevs som mer positivt än buss och därmed har större förutsättningar att avlasta biltrafiken. Detta är särskilt uppenbart i regionens centrala delar, där pendelbåtstrafiken utvecklats kraftigt. Det finns en generell strävan i samhället att öka kollektivresande och minska bilanvändning. Förutsättningen att lyckas beror bl. a. på typ av kollektivtrafik. I skärgården består kollektivtrafiken av buss och båt. En fördel med fartyg är att man kan ta med cykel, vilket avsevärt ökar aktionsradien i båda ändar av resan, men också har betydelse för nya typer av turism. Med avseende på att öppna skärgården för invånare och besökare i regionen är båtresan från Strömkajen givetvis attraktivare än en lång och trång bussresa ut till en fastlandsbrygga. Många skärgårdsbor har ett skrymmande bagage som svårligen ryms på bussar, särskilt besvärande för äldre och resurssvaga. En trafiklösning som bygger på buss ut till replipunkt kommer rimligen medföra att resursstarka väljer bilen och därigenom ytterligare belastar det på många håll svaga vägnätet och korkar igen replipunkternas parkeringar.

RUFS behöver vara ett stöd i arbetet för tillgång till bra, trygg och pålitlig skolskjuts, en nödvändighet för att öka antalet unga familjer i skärgården. Ett livskraftigt näringsliv är beroende av tillgång på företagare och arbetskraft. Befolkningen i skärgården har hög medelålder och det finns ett 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 konstaterarats att existensen av skola på en ö är en avgörande faktor för öns livskraft, både mentalt och praktiskt. Något som ofta förbisetts är äldre ungdomars specifika behov av förbindelser, något som kan vara avgörande för att en tonårsfamilj bor kvar i skärgården. Generellt är många offentliga verksamheter i skärgården mer komplicerade och kostbara än på fastlandet, men är målsättningen att bibehålla och helst utveckla en levande skärgård måste sådant tillgodoses. I dagens försämrade omvärldsläge torde också en befolkad skärgård med fler ögon vara ett allmänt samhällsintresse.

RUFS bör redovisa ett förhållningssätt för att hantera konsekvenser av säsongsvariationer för befolkning i skärgården. En speciell utmaning för skärgården är de stora säsongsvariationerna avseende besökande och därmed kapacitetskraven

i kommunikationerna, men även för annan infrastruktur såsom vatten och avlopp. Befolkningen mångdubblas sommartid på många öar och frågan om överturism har aktualiserats. En annan säsongsvariation som påtagligt påverkar skärgården är vädret och speciellt då isläggning vintertid. Sätt att kapa topparna på besöksantalen har diskuterats, likaså att stärka besöksnäringen genom att förlänga sommarsäsongen eller kanske hellre lansera flera säsonger.

RUFS behöver stödja ett effektivt system för transport av nödvändiga insatsvaror i skärgården. En viktig del i skärgårdens attraktionskraft är ett levande kulturlandskap. I det ingår levande jordbruk för att hålla markerna öppna men även ett levande kustfiske. Här liksom för persontransporter måste anläggas ett ”hela resan”-perspektiv på transporterna, således inbegripande inte bara själva transporten utan även terminalsystem och funktioner på knutpunkter/replipunkter. Här finns förbättringar att göra genom kreativa lösningar bl. a. för att samutnyttja fartyg för flera funktioner.

[redacted]