

Skärgårdspolitiskt program
för Stockholms läns lands-
ting
- Remissammanställning

ISSN 1402-134X
RTN 2004-0205

Innehåll

| | |
|--|----|
| Tematisk remissredogörelse | 5 |
| Vision och övergripande mål..... | 5 |
| Delregional utvecklingsplanering som grund för samverkande strategier | 8 |
| Natur- och kulturvården | 9 |
| Transporter och tillgänglighet..... | 10 |
| Planering och investering för skärgårdens transporter..... | 11 |
| Kollektivtrafik i skärgården | 12 |
| Särskilt stöd till godstransporter i skärgården..... | 14 |
| Kollektivtrafiken på land och samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten..... | 16 |
| Insatser för kultur och extern projektverksamhet..... | 17 |
| Kultur..... | 17 |
| Extern projektverksamhet..... | 18 |
| Hälsa- och sjukvård i skärgården..... | 19 |
| Remissvaren i sammanfattning | 21 |
| Kommuner i Stockholms län..... | 21 |
| Norrtälje kommun..... | 21 |
| Värmdö kommun | 22 |
| Haninge kommun..... | 23 |
| Nynäshamns kommun | 24 |
| Österåkers kommun | 24 |
| Södertälje kommun | 25 |
| Lidingö..... | 25 |
| Täby kommun..... | 26 |
| Stockholms näringslivskontor | 26 |
| Kommuner utanför Stockholms län..... | 27 |
| Kommunala bolag..... | 27 |
| Stockholms Hamn AB..... | 27 |
| Landsting, landstingsförvaltningar och bolag..... | 28 |
| Waxholmsbolaget | 28 |
| Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län..... | 29 |
| AB Storstockholms Lokaltrafik | 29 |
| Landstingsstyrelsens förvaltning, beställare Vård..... | 30 |
| Kultur- och utbildningsnämnden | 30 |
| Stockholms läns museum..... | 30 |
| Patientnämnden | 31 |
| Folktandvården..... | 31 |
| Norrtälje sjukhus | 31 |
| Länsstyrelser | 32 |
| Länsstyrelsen i Stockholms län | 32 |
| Statliga organ | 33 |
| Vägverket..... | 33 |
| Sjöfartsverket..... | 34 |
| Försvarsmakten..... | 34 |
| Banverket..... | 34 |
| Riksantikvarieämbetet..... | 35 |
| Högskolor, universitet..... | 35 |
| Uppsala universitet..... | 35 |

| | |
|---|----|
| Organisationer | 36 |
| SIKO..... | 36 |
| Skärgårdens trafikantförening | 38 |
| Svenska Turistföreningen – Stockholmskretsen..... | 38 |
| Miljöpartiet de Gröna i Stockholms län..... | 39 |
| Svealands kustvattenvårdsförbund..... | 41 |
| Nätverket Näringsliv i Skärgården och Företagarna, regionkontoret Stockholm- Gotland | 41 |
| Stockholms Handelskammare | 42 |
| Friluftsförbundet | 42 |
| Stockholms läns hembygdsförbund | 42 |
| Internationella samverkansorgan..... | 42 |
| Nylands förbund | 42 |
| Övriga..... | 43 |
| Bilaga 1 | 44 |
| Remisslista - Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting | 44 |
| Bilaga 2 | 47 |
| Översikt | 47 |

Tematisk remissredogörelse

Vision och övergripande mål

Förslagen från remissversionen:

Skärgården är en attraktiv del av regionen med goda levnadsvillkor för barn och vuxna kvinnor och män. Näringarna är livskraftiga och bygger på skärgårdens genuina värden och samspelet med storstaden. Skärgårdens unika natur- och kulturvärden vårdas, vidareutvecklas och bidrar till skärgårdens och regionens attraktivitet. Skärgårdsmiljön ger livskvalitet och ekonomisk utveckling i skärgården och hela regionen.

Kommunikationer och teknisk försörjning är anpassade till boende, skärgårdens näringar och de skilda kategorierna av besökare. Det är möjligt att bo i de tätortsnära delarna av skärgården, och samtidigt arbeta på fastlandet. Skärgården är tillgänglig för besök och rekreation året om. Här finns rika möjligheter till rekreation och friluftsliv, samtidigt som det ges starkt skydd för känsliga miljöer.

De övergripande målen för landstingets insatser är att skapa goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet i skärgården genom att:

- Värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden
- Upprätta bra kollektiva transporter och bidra till infrastruktur för boende, fritidsboende och turister, samt för privat och offentlig verksamhet
- Säkerställa att vård och förutsättningar för allmännyttig privat service finns på lika villkor som i fastlandets glesbygd

Länsstyrelsen i Stockholms län delar den övergripande synen på skärgården och skärgårdspolitiken som programmet utgår ifrån. Den i många avseende gynnsamma utvecklingen av befolkningstal, sysselsättning och inkomster som kunnat iaktas under de senaste decennierna ger grund för en omprövning av den förda skärgårdspolitiken såsom föreslås i programmet. Möjligen skulle bilden behöva näras något då det gäller utvecklingen i olika delar av skärgården, anser länsstyrelsen. Ansatser till detta finns i programförslaget men Länsstyrelsen ser gärna att de vidareutvecklas.

SIKO anser att det skärgårdspolitiska programmet baseras på en verklighetsbeskrivning som de inte helt känner igen och utgår från ett synsätt med uppifrån kommande planer som de inte tror leder till en önskvärd utveckling. *SIKO* kan inte se att skärgården har de höga inkomster och det livskraftiga näringslivet som anges i programmet. Om man betraktar den del av skärgården som inte har fast landförbindelse är *SIKO* övertygad om att man kommer till ett annat resultat. *SIKO* anser därför att det även fortsättningsvis finns anledning att stödja projekt som syftar till ökande sysselsättning i skärgården, främst på de öar som saknar fast landförbindelse. *SIKO* påpekar att arbetslösheten statistiskt kan vara låg beroende på att man har begränsad rätt till A-kassa om man bor på en ö utan fast landförbindelse och därmed inte är tillgänglig för arbetsmarknaden. *SIKO*'s erfarenhet är att det finns en betydande deltidsarbetslöshet speciellt bland kvinnor.

SIKO skulle vilja se att programmet tydligt pekar ut några grundläggande principer som skall ligga till grund för den lokala planeringen i vilken landstingets verksamheter ses som resurser. Utifrån ett sådant synsätt kan krav formuleras som den lokala planeringen skall uppfylla, exempelvis sådant som tillgänglighet för alla. Programmet bör ta utgångspunkt i den starka lokala mobilisering som traditionsenligt finns i skärgården. Den lokala planeringen skall styra kollektivtrafiken och hur Skärgårdsstiftelsens natur och kulturvård skall bedrivas.

SIKO anser att visionen kan kortas ner betydligt. ”Skärgården är en viktig del i hela regionen och skall genom sina unika natur och kulturvärden aktivt bidra till regionens attraktivitet.”

Stockholms stads näringslivskontor ställer sig i huvudsak positiva till handlingsprogrammet, men saknar en diskussion kring hur näringslivet i skärgården kan utvecklas. Även *Stadsledningskontoret i Stockholms stad* stödjer de visioner och mål som uttrycks i programmet, men undrar varför inte frågan om hur man utvecklar turistverksamheter i skärgården under alla säsonger behandlas. *Täby kommun* ser förslaget som en bra utgångspunkt för en förnyad skärgårdspolitik. *Stockholms Hamn AB* stödjer programmets vision och övergripande mål. De anser att programmets inriktning i övrigt ger en god grund för att utveckla rekreation, boende och verksamheter i skärgården.

Skärgårdsstiftelsen noterar att förslaget signalerar en kursändring i förhållande till de tidigare programmen, men delar den bild av skärgårdens utveckling som ligger till grund för denna kursändring. Skärgårdsstiftelsen delar uppfattningen att utvecklingen i skärgården varit positiv de senaste decennierna, men hävdar att detta beror på att bakom denna utveckling ligger stora satsningar. Skärgårdsstiftelsen ställer sig därför tveksam till att i framtiden avveckla stöd och bidrag till projekt som främst syftar till att öka sysselsättningen.

Värmdö kommun betonar att för Värmdös del så stämmer inte bilden av skärgården. Inkomsterna i skärgården är lägre än i kommunen som helhet, så även andelen förvärvsarbete och utbildningsnivån.

Södertälje kommun anser att det skärgårdspolitiska programmet anger en klok inriktning på landstingets framtida insatser i kust och skärgård.

Österåkers kommun noterar att programmet är i stora drag ett visionärt program och saknar direkta och konkreta åtgärdsförslag. Kommunen framhåller att de permanentboende ska synliggöras mer i programmet. Kommunen poängterar att förutsättningarna är väldigt olika mellan olika områden i en kommun och också mellan olika delar av skärgården och måste studeras närmare.

Lidingö kommun framhåller att det finns många offentliga aktörer med engagemang i skärgården och att det viktigt att varje aktör har tydliga uppdrag för att få effektivitet i satsningarna.

SL ser inga hinder för att aktivt verka för att de skärgårdspolitiska målsättningarna uppfylls när det gäller kollektivtrafiken på land. De för även fram att det idag väl fungerande samarbetet med WÅAB och Färdtjänsten kan fördjupas ytterligare.

Vägverket saknar en definition och avgränsning av kust och skärgårdsbegreppet. Vägverket påpekar att om kapitalstarka områden med arbetspendling till Stockholm finns med i skärgårdsbegreppet kan en skev bild erhållas. Vägverket kommenterar även visionen och menar att den skulle tjäna på att vara mer kärnfull för att kunna få genomslag. Vägverket tror dock att de övergripande målen kommer att ge en god grund för positiv regional ut-

veckling av skärgården. Även *Norrtälje sjukhus* finner förslaget ambitiöst och har ett väl utarbetat underlag, men uttrycker ovisshet om vård kan ges på lika villkor som i länet i övrigt.

Remissinstanserna har synpunkter på hur försvarets marker bör användas. *Haninge kommun* hävdar att ett regionalt och lokalt samarbete snarast måste påbörjas när det gäller de begränsningar i markanvändningen som uppstår i anslutning till Försvarets områden. *Svenska Turistföreningen*, *Stockholmskretsen* anser att större delen av försvarets områden ska lämnas till Skärgårdsstiftelsen. *Friluftsrådet* betonar att denna mark inte ska exploateras utan sparas till förmån för friluftsliv. *Lidingö kommun* för fram åsikten att denna mark bör erbjudas tidigare markägare att återköpa. I annat fall kan Skärgårdsstiftelsen, kommunerna och den öppna marknaden vara intressenter, beroende på markens geografiska läge och karaktär.

Värmdö kommun anser att den stora förändring det medför när försvaret lämnar omfattande markområden i skärgården borde ha lyfts fram som en av de stora regionala frågorna och att det borde förtydligas i programmet vilken roll Skärgårdsstiftelsen kan komma att spela. *Nynäshamns kommun* lyfter fram vikten av att utnyttja de möjligheter som ges genom att områden som inte längre behövs för försvarets verksamhet kan föras över till civil användning. Detta är enligt Nynäshamns kommun mycket angeläget för utvecklingen av kust- och skärgårdsområdet, och en regional strategi för att klara ut framtida användning av försvarets områden är önskvärd.

Banverket lyfter fram den stora utmaningen i att få till stånd ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem med en spridd befolkning som är svår att kollektivtrafikförsörja på ett effektivt sätt. Banverket anser att detta speglas i de övergripande målen.

Riksantikvarieämbetet anser att miljövärdena är väl framlyfta i programmet med avstamp i både attraktivitet, god livsmiljö och utifrån ett näringsperspektiv. De påpekar dock att skrivningarna kring hållbar utveckling och de tre dimensionerna av denna bör uttryckas som ”miljömässigt hållbar utveckling” istället för ”ekologiskt hållbar”, för att inkludera även kulturmiljön.

Stockholms läns hembygdsförbund stödjer målformuleringarna men finner det anmärkningsvärt att inte hembygdsrörelsen nämns. *Försvaretsmakten* noterar att man saknas som aktör i programmets inledning och kommenterar att man är en viktig aktör även i framtiden.

När det gäller internationella organisationer och samarbetet med dessa, konstaterar *Nylands förbund* att Stockholms läns skärgård och Nylands skärgård har många likheter, men det finns också olikheter. Visionerna för skärgården för Nylands och Stockholms skärgård överensstämmer i stora drag, men när det gäller sysselsättning och befolkningsutveckling skiljer sig dessa skärgårdar från varandra, vilket påverkar var tyngdpunkterna för åtgärderna ligger. I det internationella samarbetet medverkar Nylands förbund utifrån sina uppställda mål och strategier för skärgården, utöver de övergripande strategierna för hela landskapet. Nylands förbund framhåller vikten av ett fortsatt gränsöverskridande samarbete för att utveckla skärgården och att detta samarbete trots olikheterna tar fasta på de gemensamma behoven och de likartade aspekterna av regionernas skärgårdar.

Uppsala universitet anser att förslaget rör sig mellan diffusa formuleringar och konkreta åtgärder. I flertalet fall går planen ut på att anvisa utarbetandet av mer detaljerade strategier, vilket gör det besvärligt att ta ställning till programmets innehåll.

Delregional utvecklingsplanering som grund för samverkande strategier

Förslagen från remissversionen:

De aktörer som är verksamma i skärgården formulerar mål och strategier för denna verksamhet inom ramen för den delregionala utvecklingsplaneringen för kust och skärgård. Denna är en arena där regionens aktörer med intressen i skärgården i samverkan utarbetar strategier och handlingsplaner. Detta ska ge förutsättningar för att de aktörer som är betydelsefulla i skärgården ska kunna arbeta samstämmigt och målinriktat.

SL ser inga hinder för att aktivt verka för att de skärgårdspolitiska målsättningarna uppfylls. *Vägverket* konstaterar att programmet innebär att de involveras i arbetet med planeringen för skärgården, och anger att de gärna deltar i arbetet med att utveckla skärgården inom ramen för sitt uppdrag. *Patientnämnden* framhåller vikten av att sjukvårdens aktörer är delaktiga i arbetet och diskussionerna kring utvecklingen i skärgården och representerade i detta utvecklingsarbete. *Norrtälje sjukhus* välkomnar ambitionen och tankarna kring att de aktörer som är involverade i skärgårdens förhållanden och utveckling är delaktiga i arbetet med detta.

Försvarsmakten kommenterar påståendet under detta avsnitt att ”fler av de för skärgården betydelsefulla offentliga aktör idag inte har någon uttalad skärgårdspolitik, inga specifika skärgårdsstrategier och ingen agenda för verksamheten i skärgården” med att poängtera att *Försvarsmakten* har både en strategi och agenda för verksamheten i skärgården.

SIKO anser att det finns ett behov av en överordnad planering för att skärgården skall kunna utvecklas till den attraktiva del av regionen som programmet anger, men hävdar att utvecklingen måste ses mer i ett underifrån perspektiv där Landstingets verksamheter och resurser används för att nå de visioner och mål som utvecklats i den lokala planeringen.

Norrtälje kommun poängterar också vikten av den lokala förankringen och anser inte att det som hittills har framförts inom ramen för den delregionala utvecklingsplaneringen är tillräckligt för att få en gemensam inriktning på planeringen.

Nätverket Näringsliv i Skärgården och Företagarna, regionkontoret Stockholm- Gotland kritiserar den process som ligger till grund för det skärgårdspolitiska programmet och den delregionala utvecklingsplanen. När det gäller det skärgårdspolitiska programmet anser man inte att en arbetsgrupp med enbart representanter för landstingets egna verksamheter är tillräcklig för ett program av det här slaget. Medverkan från skärgårdens organisationer saknas och organisationen är även kritisk mot att synpunkter från de förberedande konferenserna ej finns med.

Värmdö kommun konstaterar att de bofasta skärgårdsborna inte finns representerade bland Landstingets externa aktörer i underlaget trots stora regionala organisationer som Skärgårdens Intresseföreningars Kontakt Organisation (SIKO) och flera olika näringslivsorganisationer.

Österåkers kommun betonar att underlag som program och planer ska ha sin utgångspunkt i respektive kommuners planering och arbetet måste underhand som arbetet fortgår

stämmas av med kommunen. Detta gäller överlag men är kanske viktigare för planering i skärgården. Det är också viktigt att de olika aktörerna behandlar sina frågor utifrån sitt respektive verksamhetsansvar vilket innebär att kommunen är den part som hanterar och styr markanvändningen och därmed bebyggelsestrukturen.

Uppsala universitet för fram tanken att det vore angeläget med en programskrift där olika planer vägs samman, och utarbetas i samklang mellan olika sektorer för att undvika målkonflikter.

Natur- och kulturvärden

Förslagen från remissversionen

Skärgårdsstiftelsen är landstingets viktigaste redskap för att långsiktigt verka för en levande skärgård, där skärgårdens natur- och kulturvärden bevaras, samtidigt som utvecklingen av friluftsliv, kultur, rekreation och turism främjas, med beaktande av den bofasta befolkningens intressen. Den kommersiella sidan av Skärgårdsstiftelsen bör bedrivas marknadsmässigt och kommersiella anläggningar arrenderas ut på marknadsmässiga villkor. Skärgårdsstiftelsens verksamheter ska profileras för att ge möjlighet för breda och nya grupper att vistas i skärgården.

Stockholms läns museum anser att verksamheten kring hur kulturmiljöfrågor bedrivs och skulle kunna bedrivas i skärgården är otillräckligt belysta. Läns museet anser att programmet i alltför stor utsträckning fokuserar på Skärgårdsstiftelsens verksamhet när det gäller natur- och kulturvärden, och att insatser bedrivs och behövs även utanför stiftelsens marker. Läns museet för även fram att ett samarbete mellan Skärgårdsstiftelsen och Läns museet när det gäller kulturhistoriskt intressanta byggnader vore av intresse. Läns museet kritiserar konstruktionen med omsättningshyror för Skärgårdsstiftelsens arrendatorer och anser att denna inte ger tillräckliga incitament för utveckling av verksamheten. Läns museet poängterar den aktiva skötsel som krävs för att bevara landskapet och poängterar att ”skydd” inte får förknippas med att inget göra.

Riksantikvarieämbetet är också kritiska mot att Skärgårdsstiftelsens fastigheter i alltför hög grad fått bilda utgångspunkt i programmets beskrivning av natur- och kulturvärdena. Riksantikvarieämbetet poängterar att natur- och kulturvärdena finns spridda över hela länets kust- och skärgårdsområde. De anser också att det tydligare bör framgå i programmet att de kulturvärden som ska värnas inte enbart omfattar de fysiska objekten utan även den immateriella dimensionen av kulturarvet i form av ortnamn, traditioner etc.

Haninge kommun kritiserar också att programmet endast innehåller förutsättningar för Skärgårdsstiftelsens verksamhet och drift och inget allmänt hur landstingets övriga verksamhet i skärgården skall förhålla sig till dess unika natur- och kulturvärden.

Södertälje kommun framför att ett av de redskap som landstinget har till förfogande för att verka för en levande skärgård är Skärgårdsstiftelsen. Södertälje kommun deltar i arbetet med att tillsammans med kommunerna och länsstyrelsen i Södermanland bilda en skärgårdsstiftelse för en långsiktigt hållbar utveckling av Sörmlands kust och skärgård. Södertälje kommun ligger som en länk mellan Stockholms och Sörmlands skärgård och poängterar vikten av samverkan över länsgränserna i kust- och skärgårdsfrågor.

Svealands kustvattenvårdsförbund saknar skrivningar om vatten i programmet. Förbundet menar att mot bakgrund av Stockholms skärgårds höga halter av näringsämnen och EU:s ramdirektiv för vatten som ska finnas med i all planering bör vattenfrågan kompletteras i programmet, antingen som komplement till alla andra delar i programmet eller som en egen del. Förbundet efterlyser insatser i programmet för att minska utsläpp av näringsämnen.

Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen kommenterar Skärgårdsstiftelsens verksamhet och menar att Stiftelsen i sin framtoning mer bör framhålla den gröna sidan av sin verksamhet, med upplysning av reservatsbestämmelser och det friluftsliv som kan utövas.

Österåkers kommun ifrågasätter Skärgårdsstiftelsens kommersiella del som drivs med andra förutsättningar och möjligheter än som gäller för andra aktörer i skärgården. Skärgårdsstiftelsen ska, om man ska bedriva en kommersiell del, konkurrera på samma villkor som det privata näringslivet.

Uppsala universitet hävdar att det vore mindre välbetänkt att som det framstår i programmet, uteslutande använda sig av Skärgårdsstiftelsen som aktör när det gäller landskapsbevarande och att i stället söka olika lösningar som även medger ett utökat privat företagande.

Miljöpartiet framför en mängd kompletterande förslag på miljöområdet:

- SLL bör verka för att statligt ägd mark som huvudregel förblir i samhällets ägo och för att strandskyddet ska bli mer flexibelt. SLL bör beakta att Östersjön under 2004 klassades som särskilt känsligt innanhav, och bör inventera miljöbelastande verksamheter i skärgården.
- SLL bör aktivt arbeta för att det finns tillgång till avfallsåtervinning i skärgården, en jämn geografisk fördelning av bränslemackar och att användningen av alkylatbensin och andra alternativa bränslen ökar.
- SLL bör verka för spridning av bra, ny teknik inom vatten- och avloppsområdet. SLL bör uppmuntra kommunerna att ställa funktionskrav och ge tidsbegränsade tillstånd för enskilda avloppsanläggningar.
- SLL bör verka för att skyddade områden kopplade till lekplatser för fisk utökas, samt att begränsningar i fria handredskapsfisket under fiskens lektid införs.

Ett *övrigt yttrande* har inkommit där personen hävdar att hon inte tycker att landstinget ska bidra med några pengar till Skärgårdsstiftelsen så länge som de hyr ut på sådana villkor som framställts i massmedia. Dessa byggnader bör istället säljas och de frigjorda medlen användas till annat.

Transporter och tillgänglighet

Förslagen från remissversionen:

Transporter är ett av de viktigaste redskapen för att uppnå de strategiska målen i skärgården. Det är landstingets uppgift att tillhandahålla kollektiva transporter i skärgårdsområdet och medverka till att förbättra infrastrukturen i skärgården med hänsyn till natur- och kulturmiljö.

Planering och investering för skärgårdens transporter

Förslagen från remissversionen:

Landstinget ska agera för att samtliga aktörer inom transportinfrastrukturen deltar i en fortsatt delregional utvecklingsplanering, liksom i en särskild trafik- och investeringsplanering för kust- och skärgårdsområdet. Dessa analyser av trafiksystem och konsekvensbeskrivningar ska samlas i en *Trafikplan för skärgården*. Denna trafik- och investeringsplanering ska komplettera och ge underlag till den sedvanliga trafikplaneringen.

Det nuvarande systemet med bidrag till bryggor ur skärgårdsanslaget samt bidragen till vissa enskilda bryggor och vägar som är knutet till statsanslaget, ska ersättas med ett enhetligt system där landstingets medfinansiering av investeringar till bryggor och replipunkter är knutet till arbetet med trafik- och investeringsplaneringen för skärgården.

Vägverket anser att en trafik- och investeringsplanering för kust- och skärgårdsområdet kan utgöra ett bra planeringsunderlag för kommande revidering av regional och nationell transportinfrastrukturplan. Vägverket är också positiv till ett system med bidrag till bryggor enligt ett enhetligt system. Vägverket poängterar att deras strategiska planering underlättas av en regional samsyn och de välkomnar en samverkan kring skärgårdsfrågor. Vägverket tycker dock att det är otydligt om programmet avser att planeringen för skärgården ska vid sidan av den ordinarie trafikinfrastrukturplaneringen eller om den ska utgöra ett underlag. Vägverket är tveksam till en särskild trafikinfrastrukturplanering för skärgården vid sidan av den ordinarie planeringen och konstaterar att den slutliga planeringen görs utifrån samhällsekonomisk nytta och målformuleringarna för transportpolitiken som helhet.

Skärgårdsstiftelsen framhåller att det finns många exempel på lyckade flerpartslösningar för att förbättra infrastrukturen.

SIKO anser att transportsystemet skall anpassas till den lokala planeringen och inte tvärtom. Den kommunala planeringen, och inte enbart den delregionala planeringen, bör ligga till grund för arbetet med en trafikplan och investeringsplan för skärgården.

Stockholms Hamn anger att de ser positivt på förslaget att genomföra trafikanalyser och konsekvensbeskrivningar i en särskild trafikplan för skärgården, och de gärna deltar medverkar i ett sådant arbete.

SL välkomnar en samlad översyn av kollektivtrafiken på land och till sjöss i kust- och skärgårdsområdet, som kan bidra till att ytterligare effektivisera och förbättra trafiken samt göra det enklare och bekvämare för resenärerna att planera och betala sina resor.

Haninge kommun förutsätter att den kommer att få delta i samband med framtagandet av den föreslagna samordnade trafik- och investeringsplaneringen för skärgården. Kommunen ser positivt på att det blir ett enhetligt system för medfinansieringen av nyproduktion och större underhåll av allmännyttiga bryggor. Det är mycket positivt att man i trafik- och investeringsplanen ser över parkeringsmöjligheterna och även kan se över flyttningar av replipunkter för att underlätta parkeringsmöjligheterna vid dessa.

Norrälje kommun tycker att ambitionen att ta fram en trafikplan för skärgården och en samlad investeringsplanering är bra. Kommunen anser att det behöver förtydligas vilka delar av skärgården som enligt visionen ska få tillgång till kollektivtrafik som möjliggör daglig arbetspendling till fastlandet. Det är viktigt att planeringen sker med en god för-

ankring och utifrån behov hos kommunerna och den lokala befolkningen. Norrtälje kommun tycker även att ansatsen att införa ett enhetligt system där landstingets medfinansiering i bryggor och replipunkter knyts till arbetet med den gemensamma trafik- och investeringsplaneringen är konstruktivt. Kommunen poängterar att dessa investeringar inte endast ska inskränkas till replipunkter och de bryggor som prioriteras idag av landstinget, eftersom dessa inte är tillräckliga. Norrtälje kommun betonar att det även behövs ett antal mindre replipunkter.

Skärgårdens trafikantförening betonar att möjligheten att få stöd till bryggrenoveringar i enskild regi ska ha enkla kriterier och får inte försvåras av byråkrati.

Kollektivtrafik i skärgården

Förslagen från remissversionen:

Den övergripande målsättningen för Waxholmsbolaget (WÅAB) är att året runt vara skärgårdens livsnerv, som genom pålitliga och effektiva transporter i ett i tiden anpassat linjenät ska se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat. Denna målsättning är landstingets främsta redskap för att uppfylla det övergripande skärgårdspolitiska målet om att upprätta bra kollektiva transporter i skärgården. WÅAB:s verksamhet fortsätter att utvecklas och RUF:s basstrafik införs successivt. En översyn och utveckling av WÅAB:s linjer ska göras inom det strategiska arbetet för en samlad trafikplan för skärgården. Utöver WÅAB:s ångbåtstrafik bör stöd till viss övrig ångbåtstrafik ingå i WÅAB:s uppdrag för att bidra till att kulturhistoriskt intressanta båtar görs tillgängliga i den ordinarie trafiken.

Stockholms näringslivskontor och *Handelskammaren* betonar vikten av goda transporter och väl fungerande kollektivtrafik såväl för näringslivet som för tillgänglighet till skärgårdens natur- och kulturvärden. *Banverket* framhåller att mycket fokus bör läggas på att få till stånd effektiva reskedjor med hög kvalitet, där det ska vara möjligt att resa kollektivt även från områden utan kollektiva direktförbindelser. Banverket tar upp problemen med att kollektivtrafikförsörja en spridd bebyggelse i ett stort område och att den pågående permanentningen av boendet i fritidshusbebyggelse försvårar situationen. Banverket tar även upp att ett serviceutbud bör uppmuntras vid de större knutpunkterna i kollektivtrafiksystemet t.ex. genom den kommunala planeringen.

Stockholms Handelskammare för fram vikten av att så stora delar som möjligt av skärgården ska kunna innefattas i den funktionella regionen. Denna kräver god infrastruktur och väl fungerande kommunikationer för arbetspendling.

Stockholms Hamn poängterar frågan om svall och erosion i skärgården och delar den problembild som Sjöfartsverket redovisar i underlaget till programmet. *Stockholms Hamn* betonar att frågor som bullerstörningar från snabba båtar, ökade farter och större fartskillnader mellan båtar medför nya risker som tillsammans med attityder, kunskap och hänsyn till sjöss är av stor betydelse när det gäller att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur och kulturvärden. Sjösäkerhetsfrågor och miljöfrågor för båtlivet bör enligt *Stockholms Hamn* uppmärksammas mer.

Stockholms Hamn förordar också en koncentration av trafikutbud till sådana stråk och platser som ger förutsättningar för korta restider och hög turtäthet. Även *Svenska Turist-*

föreningen, STF förordar en koncentration av samhällsservicen, baserat på miljöhänsende. Man betonar att det inte är en mänsklig rättighet ha tillgång till fullständig service när man bor och vistas långt ut på skärgårdens öar. STF motsätter sig starkt reguljär helikopter och svävartrafik i skärgårdens känsliga miljöer. SFT framhåller att landstinget snarast bör ge SL och Waxholmsbolaget uppgiften att driva "sjöbussar" i de inre tätbebyggda vattenområdena.

Waxholmsbolaget för fram behovet av ett regelverk som ger kollektivtrafiken företräde till bryggor och kajer. Idag har WÅAB avtal om kajplatser i Stockholm, Vaxholm, delar av Stavnäs, Nynäshamn och Ankarudden, medan bryggorna på andra ställen används för lossning eller lastning av gods och/eller passagerare, enligt principen först till kvarn. Det innebär att Waxholmsbolaget som bedriver kollektivtrafik på dessa bryggor inte har garanterad tillgång till bryggorna och drabbas av kostnader då de ej kan utnyttjas för skattförtöjning.

Waxholmsbolaget tar även upp prisutvecklingen på bränsle och menar att denna medför ökad efterfrågan på resor med Waxholmsbolaget, ökat användande av replipunkter och minskad trafik på Stockholm och Vaxholm. Detta innebär att satsningar behöver göras på replipunkter, tillfartsvägar och parkeringar för att klara ökad belastning.

Skärgårdens trafikantförening betonar vikten av en god kollektiv båttrafik för att kunna bevara en levande skärgård med fast befolkning. Trafikantföreningen stöder grundförslaget med bastrafik. Denna bör byggas upp med flera lokalturer med kapacitetsanpassat tonnage. Jämfört med satsningen genom SL har trafikutbudet genom WÅAB behandlats styvmoderligt enligt föreningen. Främst vintertrafiken kräver ökade resurser. En ny typ av lättare och mindre snabbåt behövs för de mindre traderna och för lågsäsong enligt trafikantföreningen. En enkät som föreningen skickat ut till sina medlemsföreningar visar att dessa i stort tycker att båttrafiken är bra, men för dyr för att utnyttja regelbundet. Taxehöjningar samsamtidigt med neddragningar har upplevts orättvist. Föreningen anser att WÅAB bör göra en känslighetsanalys av taxorna och resandeintäkter vid olika prisnivåer.

SIKO ställer sig bakom det som står i stycket "Att vara skärgårdens livsnerv....." Ju snabbare denna trafik realiserar desto bättre. SIKO konstaterar att stora ojämlikheter finns inom vår region, exempelvis har vissa öar vägfärja och andra inte trots att avstånden kan vara likvärdiga. SIKO ser det inte som väsentligt att det skall gå att pendla från de tätortsnära delarna, utan ser hellre att resurser disponeras för ett tätare linjenät i det yttre delarna bli bör förbindelserna mellan de större öarna förbättras för att bredda arbetsmarknaden för alla öbor.

Norrtälje kommun anser att inriktningen med att införa bastrafik successivt är betydelsefullt, men man betonar att t.ex. Tjockös och Arholmas utbud av resmöjligheter inte får försämrats med hänvisning till ett överutbud jämfört med basstandarden. Inriktningen mot kärnöar får inte heller innebära att andra öar med utvecklingspotential blir bortprioriterade. Kommunen betonar landstingets ansvar för att rikta kollektivtrafiken mot områden med en god utvecklingspotential. Vidare framhåller kommunen att WÅAB borde få ett uttalat ansvar för att samordna de samhällsbetalda transporterna i skärgården med ett uppdrag att konkretisera hur detta kan ske.

Haninge kommun framhåller att det är viktigt att den tillkommande trafiken anpassas efter de bofastas behov och inte endast utgår från "turisttrafiken".

Österåkers kommun poängterar att vid översyn av kollektivtrafiken så är det viktigt att beakta de permanentboendes roll samt beakta att även små förändringar i turlistorna kan

ge stora förändringar på andra håll. Vid en översyn bör också möjligheten att förbättra kommunikationerna mellan öarna studeras. Av tradition trafikeras inte de norra delarna av skärgården av Waxholmsbolaget. I och med att skärgården utvecklas och förändras behöver översynen även omfatta nya geografiska områden. Kommunen föreslår också att Waxholmsbolagets fartyg i skärgården i görligaste mån anpassas till skärgården så att stränderna skyddas. Problemet bör uppmärksammas och åtgärdas. Replipunkterna ska vara väl utrustade med goda omlastningsmöjligheter för gods, parkering för både båt och bil samt goda väderskyddade vänthallar. Det är även viktigt att poängtera att all trafik inte nödvändigtvis ska till fastlandet.

Kommunen anser att till skillnad mot fastlandet där man bygger och därefter anpassar kollektivtrafiken efter bostadsbyggandet är det precis tvärtom i skärgården, dvs man försätts anpassa boende och bostadsbyggande efter kollektivtrafiken, vilket är otillfredställande.

Haninge kommun anser att man borde tagit upp hur man skall förhålla sig till den negativa miljöpåverkan som WÅAB:s båtar gör bland annat genom erosionsskador och emissionsutsläpp.

Lidingö stad tar upp Gåshaga Brygga och hävdar att den kan utvecklas vidare som viktig trafikpunkt för trafiken i de inre vattenområdena.

Miljöpartiet anser att SLL bör verka för hastighetsbegränsning i fler vattenområden. Miljöanpassningen av WÅAB:s motorer och bränslen måste fortskrida, turlistor ska anpassas till mjukare körning (s k Ecodriving) och nya fartyg ska alstra så små svallvågor som möjligt.

Särskilt stöd till godstransporter i skärgården

Förslagen från remissversionen:

Fraktbidraget i dess nuvarande konstruktion avvecklas. Livsmedelsbutikernas frakter får tillgång till särskilt subventionerade godsfrakter i WÅAB:s regi. Landstinget ska verka för att det ska vara möjligt att hålla landskapet i skärgården öppet och att utreda formerna för hur frakter kan subventioneras för att göra detta möjligt.

Waxholmsbolaget stödjer förslaget i programmet att stödet till godstransporter i skärgården ändras till att endast omfatta livsmedelsbutikerna och att livsmedelstransporterna ska utgöra prioriterat gods för Waxholmsbolaget. Detta kommer dock leda till att det ställs krav på dyra godstransporter till uppstartade verksamheter utanför linjenätet, vilket kommer att ställa krav på fasta regler för t.ex. för vad som är en livsmedelsbutik. Waxholmsbolaget betonar vikten av att man tillsammans med RTK går igenom och fastställer tydliga regler för bidragsberättigade och prioriterade transporter.

Länsstyrelsen i Stockholms län understryker vikten av att Landstinget även fortsättningsvis subventionerar godstransporter till livsmedelshandeln. Lämsstyrelsen påpekar att det också finns anledning att subventionera transporterna för de areella närin garna.

Skärgårdsstiftelsen delar uppfattningen att två områden där allmänintresset motiverar stöd till godstransporter är livsmedelshandeln och jordbruk med djurhållning. Stiftelsen biträder gärna den utredning som föreslås i programmet om att landstinget ska verka för att det ska vara möjligt att hålla betande djur i skärgården.

SIKO anser att fraktstödet bör utredas noggrannare innan beslut fattas.

Norrälje kommun har förståelse för att fraktbidraget i sin nuvarande form avvecklas. Kommunen betonar vikten av stödet till livsmedelsbutikerna och att värna det öppna landskapet genom att hålla betande djur.

Haninge kommun anser att det är bra att systemet med fraktstöd i skärgården ses över, men att bara titta på att i framtiden endast ge stöd till livsmedelsbutikernas frakter (vilket är bra) och till jordbruks frakter av halm, hö och slaktdjur kritiserar av kommunen som istället föreslår att de pengar som i dag ges i fraktbidrag (inklusive administrativa kostnader) omvandlas till verksamhetspengar för WÅAB tillsammans med ett taxesystem som gör att det är ekonomiskt hållbart för skärgårdsföretagen att frakta gods från och till skärgården.

Värmdö kommun ser positivt på en anpassning av fraktbidraget till gällande lagstiftning, men är kritisk till den föreslagna modellen som man tycker skulle innebära stora negativa konsekvenser för företagande i allmänhet i skärgården. *Nynäshamns kommun* anser att man istället för att öka kostnader i utbyggnad och administration av fraktbidrag bör sträva efter en generell sänkning av taxorna. *Österåkers kommun* hävdar att de konsekvenser förslaget fraktbidraget ger måste belysas ytterligare. Det är oklart vilka konsekvenser förslaget avseende fraktbidrag får för att skapa och bibehålla arbetstillfällena i skärgården. Möjlighet att samordna gods och persontransporter bör också utredas.

Södertälje kommun inser vikten av att skärgårdsöarnas livsmedelsbutiker finns kvar och kan därmed förstå den förändrade inriktningen av programmet när det gäller fraktbidrag. Södertälje kommun anser sig därför inte särskilt berörd av förslaget, men poängterar att det är en förändrad inriktning i programmet som kan få stora konsekvenser för en viss kategori företag i skärgårdsområdet. Berörda remissinstansers yttranden i denna fråga om konsekvenserna av förslaget bör därför ges stor tyngd, enligt kommunen.

Stockholms läns museum ifrågasätter att stöd till godstrafik inte utgår för frakt av avverkad skog. Detta gör enligt läns museet att det finns risk för att landskapsvårdande åtgärder för att hindra ytterligare igenväxning uteblir. Av de alternativ som tas fram i underlaget förordar Läns museet ett restriktivt fraktstöd som begränsas till traditionella näringar och butiker.

Miljöpartiet hävdar att alla företag med säte i skärgården på ö utan bro eller statlig färja ska ha rätt till fraktstöd för företagets ”interna transporter”. Om medel till generösare fraktstöd saknas, skulle möjligen regelverket kunna anpassas så att företagen ej kan få stöd till transporter som avser ”tredje man”, t ex byggföretagens kunder. Man anser även en direkt rabatt för livsmedelsbutikernas frakter hos WÅAB är bra och förenklar för alla parter. Som livsmedelsbutik bör även mindre företag med något begränsat sortiment kunna räknas. Miljöpartiet anser att fiske och fiskodling bör räknas till areella näringar för att inte slå undan benen på dem som livnär sig på fiske/fiskodling vilka i flera fall byggt upp sina verksamheter med fraktstödet som en viktig förutsättning. Paritet förordar även att samhällsnyttiga transporter, som till exempel byggande av hyresbostäder eller egna hem för permanentboende, efter särskild ansökan hos t ex RTK skulle kunna erhålla fraktstöd, både som byggföretag eller som kommunalt bostadsbolag.

Skärgårdens trafikantförening anser att godstrafiken behöver fortsatt ekonomiskt stöd.

Kollektivtrafiken på land och samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten

Förslagen från remissversionen:

SL ska aktivt verka för att de skärgårdspolitiska målsättningarna uppfylls och ska, i samarbete med WÅAB och Färdtjänstnämnden, göra en översyn av trafikutbudet för skärgården för att tillfredställa olika kategoriers efterfrågan på kollektivtrafik i skärgården. Det innebär att tidtabeller anpassas, att befintlig kapacitet samordnas och att samverkan även sker på en strategisk nivå. SL, Färdtjänstnämnden och WÅAB ska ha en gemensam reseplanerare och kompatibla kortsystem.

Waxholmsbolaget konstaterar att man redan idag arbetar med att ta fram en gemensam reseplanerare med SL för att underlätta samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten. I det arbetet undersöks också möjligheterna för en gemensam trafikupplysning. Det finns planer på gemensamt kortsystem med SL, dock med Waxholmsbolagets egen taxa. Waxholmsbolaget och SL har även ett projekt i gång som syftar till ett gemensamt radiokommunikationssystem för att underlätta kommunikationer mellan båt och buss/tåg. Waxholmsbolaget undersöker också möjligheterna för att ingå i SL:s realtidinformationssystem JustNU. Waxholmsbolaget konstaterar också att för att uppnå bästa möjliga trafiklösningar krävs att alla inblandade samverkar och tar ansvar för "sin" bit. Waxholmsbolaget och skärgårdskommunerna har regelbundna möten för att finna lösningar på olika lokala problem.

SL välkomnar att en samlad översyn görs av kollektivtrafiken på land och till sjöss i kust- och skärgårdsområdet, som kan bidra till att ytterligare effektivisera och förbättra trafiken samt göra det enklare och bekvämare för resenärerna att planera och betala sina resor. I Folkpartiets och Moderaternas särskilda yttrande från SL påpekas att SL bör ta en mer aktiv roll för att tunnelbana, pendeltåg och busstrafik ska samordnas med WÅAB och att samordningen idag är långt ifrån tillfredställande. En bra kollektivtrafik och en mer aktiv roll för SL är viktigt för skärgårdens utveckling och för den regionala tillväxten, anges i yttrandet.

Banverket pekar på behovet av tidtabellsamordning, fungerande parkeringar och satsningar på realtidsresor för att det ska vara möjligt att resa kollektivt även från områden utan direktförbindelser. *Norrälje kommun* betonar en fungerande kollektivtrafik på land i SL:s regi som är samordnad med WÅAB:s båttrafik. På sikt bör även biljett systemet samordnas.

Haninge kommun anser att det är mycket positivt att det skall göras en översyn av SL:s och WÅAB:s resplaner så att dessa samverkar med varandra, liksom att se över möjligheterna att göra kortsystemen kompatibla. Det bör även vara samma förutsättningar i taxsystemet.

Värmdö kommun anser att det är positivt är att man lyfter fram färdtjänstens betydelse och att man har ambitioner på en bättre samverkan mellan färdtjänsten och trafikansvariga i skärgården.

Nynäshamns kommun instämmer i planens inriktning och vill betona vikten av att samordna, effektivisera och utveckla det samlade utbudet av transporttjänster i kust- och skärgårdsområdet som innebär smidiga transportlösningar från dörr till dörr.

Skärgårdens trafikantförening hävdar att samordningen mellan SL och WÅAB måste öka, istället för att ständigt försämrats. Persontrafiktaxorna har blivit för höga inte minst i jämförelse med SL. Föreningen för fram att det ska vara samma regler för barn på SL och WÅAB, samt justering av tilläggskortets pris för den som har SL-kort.

Insatser för kultur och extern projektverk-samhet

Förslagen från remissversionen:

Landstingets roll i skärgården är främst att främja goda allmänna förutsättningar, god tillgänglighet, viss offentlig service samt värna miljö-, natur- och kulturvärdena. De insatser som görs för utvecklingsprojekt baseras på målsättningen att göra skärgården tillgänglig samt att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden. Inriktningen på landstingets insatser i skärgården är därför medfinansiering av infrastruktur samt projekt inom främst miljö-, natur- och kulturvård.

Kultur

Förslagen från remissversionen:

Vid bedömning av ansökningar om ekonomiskt stöd till kulturprojekt i skärgården skall landstingets övergripande mål i det skärgårdspolitiska programmet beaktas, liksom barns/ungdomars behov av kulturell stimulans och möjligheterna att samverka med folk- rörelserna och primärkommunerna för att bättre utnyttja befintliga resurser.

Kulturverksamheter av olika slag ska lyftas fram i marknadsföringen av skärgården, och informationen om kulturutbudet i skärgården ska förbättras.

Stockholms läns museum ser positivt på stöd till kulturhistoriskt intressanta båtar som görs tillgängliga i den ordinarie trafiken. Läns museet anger att miljöanslaget i alltför låg grad används för att ta fram ansökningar om EU-medel och att orsaken till detta bör utredas. Museet pekar på att en tydligare marknadsföring kan behövas.

Kultur- och utbildningsnämnden för fram att dess förvaltning konstaterar att de skrivelser som finns i programförslaget och som rör kulturverksamheten stämmer väl överens med de synpunkter som förvaltningen fört fram till regionplane- och trafikkontoret.

Stockholms läns hembygdsförbund är mycket kritiska till att inte hembygdsrörelsen nämns i skrivningarna inom detta avsnitt. Förbundet har inget i sak att invända mot formuleringarna inom denna underrubrik, men anser dem ofullständiga eftersom hembygdsrörelsen inte är nämnd. Förbundet frågar sig om hembygdsrörelsen finns gömd i formuleringarna "t.ex." eller "regionala uppdrag som landstinget stödjer". Förbundet framhåller att de får ett landstingsbidrag om 644 000 kr per år från kultur- och utbildningsnämnden och att även en av dess föreningar, Föreningen Skärgårdsmuseet får landstingsbidrag.

Extern projektverksamhet

Förslagen från remissversionen:

Medfinansiering av projekt som enbart syftar till att främst öka sysselsättning och utveckla näringsverksamhet avvecklas. Landstinget ska medfinansiera projekt som bidrar till att förbättra miljöförhållanden samt projekt som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden. Vid medfinansiering av projekt ska krav ställas på konsekvensbeskrivningar för miljö-, sociala och ekonomiska aspekter. Landstinget ska medverka som offentlig nationell medfinansierare, om skärgården kommer att omfattas av EU-program och om projekten överensstämmer med landstingets skärgårdspolitik. Externa projekt som syftar till att förbättra miljön kan medfinansieras genom landstingets miljöanslag. Landstinget kommer även fortsättningsvis vara engagerat i Nordiska ministerrådets skärgårdssamarbete.

Skärgårdsstiftelsen lyfter fram att som konsekvens av den relativt goda utvecklingen i skärgården föreslås i programmet att stöd och bidrag till externa projekt som främst syftar till att öka sysselsättningen avvecklas. Skärgårdsstiftelsen pekar på att en förutsättning för den gynnsamma utvecklingen har varit offentliga satsningar på bl.a. turismen. Skärgårdsstiftelsen framhåller att det finns en stark framtidstro i skärgården idag, men betonar att bakom denna utveckling finns ett antal projekt som givit uppsving för turismen och skapat arbetstillfällen. Mot denna bakgrund ställer sig Skärgårdsstiftelsen tveksam till det kloka i att för framtiden helt avveckla stöd och bidrag till projekt som främst syftar till att öka sysselsättningen. Stiftelsen sympatiserar med den nya övergripande målsättningen att värna och utveckla skärgårdens miljö, natur och kultur, men anser att sysselsättningsmålet inte ska överges.

SIKO anser att de skäl som anges för att avveckla stödet till näringslivet är felaktiga, och anser därmed att stöd skall finnas kvar. Speciellt anser SIKO att Landstinget skall stödja det lokala föreningslivet och den lokala mobilisering som det ger upphov till. Vad gäller näringslivets roll i skärgårdsutvecklingen ansluter sig SIKO i stort till det remissvar som Företagarna lämnat.

Värmdö kommun anser att stöd till extern projektverksamhet som syftar till att förbättra miljöförhållanden samt projekt som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden är positivt. Att upphöra med stöd till sysselsättning och näringsverksamhet ser kommunen dock som negativt. Värmdö kommun anser även att ungdomsprojekt och mer socialt inriktade projekt kan behöva få stöd.

Stockholms näringslivskontor och *Stadsledningskontoret* inom Stockholms stad anger att de saknar en diskussion kring hur näringslivet i skärgården kan utvecklas, och då framförallt turistnäringen under alla säsonger.

Nätverket Näringsliv i Skärgården och Företagarna, regionkontoret Stockholm- Gotland anger att de inte tycker att förslaget uppfyller en politik med fokus på goda villkor för arbete och företagande. Förslaget är inte tillräckligt heltäckande. Det är alltför riktat mot landstingets egna verksamheter, och företagandet i skärgården är alltför summariskt behandlat.

Nylandsförbund konstaterar att tyngdpunkten i Nylands förbunds landsbygds- och skärgårdsprogram avviker från landstingets program för Stockholms skärgård. Utvecklingsåtgärderna för den nyländska skärgården fokuserar i stor utsträckning på att stödja näringsarna och sysselsättningen. Denna inriktning ligger till grund även i det gränsöverskridan-

de samarbetet för de gemensamma behoven i skärgården i Nyland och Stockholms län och Nylands förbund betonar vikten av detta samarbete.

Hälsa- och sjukvård i skärgården

Förslagen från remissversionen:

De övergripande målen och de uppställda inriktningsmålen för hälso- och sjukvården gäller för hela länet. Sjukvården i Stockholms läns landsting ansvarar för att skärgårdens bofasta befolkning har tillgång till all den sjukvård de har behov av, och att även besökande i skärgården får vård vid akuta sjukdomstillstånd. Uppdrag till vårdcentralerna ska motsvara detta behov av hälso- och sjukvård inom kust- och skärgårdsområdet under sommaren, och god ambulanssjukvård ska tillhandahållas.

För att planeringen och utbudet av hälso- och sjukvårdstjänster ska fungera tillfredställande behöver sjukvårdens aktörer vara representerade inom den delregionala utvecklingsplaneringen för skärgården.

Nya arbetsformer och ny teknik för vård i hemmet i skärgården bör utredas. Landstinget svarar för att undersöka om det även är lämpligt med pilotprojekt inom området. För patienter i gränslandet mellan hemsjukvård och sjukhusvård bör nya vårdformer mellan dessa två vårdformer utredas i samråd med kommunerna.

Landstingets samhällsansvar för tandvården är viktigt att värna om för att säkerställa att tandvård erbjuds även i glesbebyggda områden med stora avstånd. Ny teknik och mobila lösningar ska erbjudas i den omfattning som krävs för att uppnå målen för tillgänglighet också i skärgården.

Patientnämnden instämmer med det skärgårdspolitiska programmets förslag att det är viktigt att sjukvårdens aktörer är delaktiga i arbetet och diskussioner kring utvecklingen i skärgården och att företrädare för sjukvården bör vara representerade i utvecklingsplaneringen för skärgården.

Patientnämnden noterar också programmets skrivelser att hemsjukvården är en utmaning för hälso- och sjukvården i skärgården. *Patientnämnden* understryker, utifrån ärenden som varit aktuella hos *patientnämnden*, vikten av att landstinget prövar nya samverkansformer, vårdformer och ny teknik för hemsjukvården. Elektroniska patientjournaler och mobila lösningar för tandvård är exempel på teknik som höjer kvalitet, säkerhet och tillgänglighet i skärgården.

Landstingsstyrelsens förvaltning, beställare Vård anger att de tillstryker förslaget till skärgårdspolitiskt program i de delar som avser hälso- och sjukvården.

Folktandvården framhåller att tandvården har de senaste åren framgångsrikt prövat att arbeta med mobil tandvårdsutrustning. Det ses av *Folktandvården* som en möjlighet för att även i fortsättningen kunna erbjuda tandvård i närmiljön. *FTV* konstaterar också att samtliga patientdata är digitala och att patientens information är lättare tillgänglig för t.ex. specialistkonsultationer.

SIKO finner det underligt att förutsättningarna för vård och annan samhällsservice skall likställas med "fastlandets glesbygd". Stockholm skärgård är helt unik och har en unik uppgift i sin region. Programmet lägger stor tyngd vid att skärgården skall kunna ta emot många besökare och vara lättillgänglig året om, en uppfattning som *SIKO* delar men som ställer helt andra krav på samhällsservice än "fastlandets glesbygd".

SIKO anser att hälso- och sjukvården i stort fungerar bra i skärgården med undantag för den minskade beredskap som indragningen av skärgårdshelikoptern innebar. Det är bra att Landstinget utnyttjar sjöräddningens resurser men det kan inte ersätta en helikopter. Om skärgården skall kunna ta emot det ökande besöksstrycket under sommaren behövs en hög beredskap. Exempelvis bör fler akutväsor, av den typ som sjöräddningen och Skärgårdsstiftelsen har, placeras ut på öarna.

Vad gäller tandvård är SIKO tveksamma till om några speciella resurser verkligen krävs.

Värmdö kommun anser att det är utmärkt att hälso- och sjukvården i fortsättningen kommer att delta i utvecklingsarbetet när det gäller skärgården, och kommunen betonar hälso- och sjukvårdsfrågornas och äldreomsorgens betydelse för en levande skärgård. Värmdö kommun ser gärna ett pilotprojekt om hur kommunen och hälso- och sjukvården gemensamt arbetar med personer som skrivs ut från sjukhus och som behöver omfattande hem-sjukvård.

Haninge kommun poängterar även vikten av ambulanshelikopter för akutsjukvården i skärgården. För att få en heltäckande civil räddningshelikopterverksamhet i Stockholms kust och skärgård samt i hela Stockholmsregionen föreslår kommunen att landstinget satsar på en gemensam civil räddningsorganisation tillsammans med övriga civila räddningshelikopter. En sådan framtida helikopterorganisation bör finnas tillgänglig för hela räddningstjänststrukturen och bör ha civil räddningstjänststatus som utför räddningstjänst och polisiära uppdrag. Det är viktigt att en sådan framtida organisation inte är beroende av framtida försvarsbeslut.

Haninge kommun anser det vore lämpligast att placera en sådan helikopterbas för Stockholmsregionen på Berga. Kommunen hävdar att det vore samhällsekonomiskt oförsvarbart att inte nyttja en befintlig helikopterflygplats som är den enda i regionen som har möjlighet för starter och landningar i dimma och mörker. Här finns en befintlig infrastruktur för helikopterverksamhet med hangarer, verkstäder etc.

Österåkers kommun poängterar kommunen transportsårigheterna till sjukvården. Därför bör bättre möjlighet till sjukvård nära hemmet eller i hemmet utredas.

Norrtälje sjukhus välkomnar ambitionen och tankarna kring att berörda aktörer ska vara delaktiga i arbetet och diskussionerna kring utvecklingen av skärgården. Sjukhuset skriver att visionen och målet för hälso- och sjukvård i länet är att den ges på lika villkor, och att detta för skärgårdsbefolkningen kan tyckas bli svårt att uppnå ur vissa perspektiv. Norrtälje sjukhus AB poängterar att man i det skärgårdspolitiska programmet betonar utmaningen att klara hemsjukvården och gränslandet mellan sjukhusvård och hemsjukvård. Man lyfter fram förslaget att landstinget ska svara för att undersöka om det kan vara lämpligt med ett pilotprojekt inom området. Norrtälje sjukhus AB framför att det mot denna bakgrund vore ytterst intressant att komplettera ovanstående uppdrag enligt den i rapporten upptagna visionen om ett pilotprojekt, förlagt till Norrtälje kommun. Också *Norrtälje kommun* framhåller samverkansprojektet ”den framtida strukturen för vård och omvårdnad i Norrtälje” som syftar till en långsiktigt hållbar och trygg struktur för vård och omsorg.

Sjöfartsverket noterar med tillfredsställelse vad som skrivits i programmet om insatser för Sjärräddningssällskapet. *Friluftsförbundet* för fram räddningstjänsten i skärgården och saknar i programmet en planering för en fungerande beredskap vid incidenter som kan innebära person- och/eller miljöskador.

Remissvaren i sammanfattning

Kommuner i Stockholms län

Norrtälje kommun

Norrtälje kommun tar fasta på visionen som anger att de tätortsnära skärgårdsdelarna ska kunna att ha förutsättningar för arbetspendling till fastlandet. Norrtälje frågar vilka delar av skärgården som landstinget anser vara tätortsnära, och vill ha ett förtydligande av vilka delar som enligt visionen ska få tillgång till kollektivtrafik som möjliggör daglig arbetspendling till fastlandet.

Norrtälje tycker att ambitionen att ta fram en trafikplan för skärgården samt en samlad investeringsplanering är positivt. Man poängterar att det är viktigt att detta sker med en god lokal förankring hos lokalbefolkningen, lokalt näringsliv och skärgårdskommunerna så att även lokala behov kan fångas upp på ett effektivt sätt. Norrtälje kommun anser inte att det som hittills har framförts inom ramen för den delregionala utvecklingsplaneringen torde vara tillräckligt för att få en gemensam inriktning från skärgårdskommuner och landsting beträffande planeringsinsatser. Kommunen att den kommunala planeringen måste få ett stort utrymme och att betydelsen av breda samråd inte får underskattas.

Norrtälje kommun tycker att ansatsen med ett enhetligt system där landstingets medfinansiering av investeringar till bryggor och replipunkter är knutet till arbetet med trafik- och investeringsplanering är konstruktivt. Kommunen framhåller i detta sammanhang att det är viktigt att dessa investeringar inte endast inskränks till av landstinget prioriterade replipunkter och bryggor, eftersom dessa inte är tillräckliga för att uppnå en fungerande kommunikationsstruktur. Norrtälje kommun betonar behovet av ett antal mindre replipunkter, som lämpligen kan benämnas landsfästen, för att stödja skärgården. Det är av stor vikt att landstinget även i framtiden kan rikta bidrag till dessa landfästen samt prioriterade ö-bryggor i Norrtälje kommuns bryggplanering.

Norrtälje kommun anser att inriktningen med att införa bastrafik successivt är betydelsefull för utvecklingen i skärgården, men poängterar samtidigt vikten av att Tjockös och Arholmas utbud av resmöjligheter inte försämras med hänvisning till ett överutbud jämfört med basstandarden. Kommunen hävdar också att inriktningen mot kärnöar inte får innebära att öar som Söderöar, Norröra och Gräskö blir bortprioriterade. Kommunen betonar landstingets ansvar för att fördela utbudet av kollektivtrafik så att den stödjer utvecklingen på öar med en god utvecklingspotential.

Kommunen hävdar vidare att WÅAB borde få ett uttalat ansvar för att samordna de samhällsbetalda transporter i skärgården, och ett uppdrag där de möjliga samordningarna mellan olika samhällsbetalda transporter konkretiseras.

Norrtälje kommun har förståelse för att fraktbidraget i sin nuvarande form avvecklas och betonar vikten av stödet till livsmedelsbutikerna och att värna det öppna landskapet genom att hålla betande djur.

Kommunen betonar att en välfungerande kollektivtrafik på land i SL:s regi som är samordnad med WÅAB:s båttrafik är en betydelsefull utvecklingsfaktor. På sikt bör även biljettsystemet samordnas. Slutligen framhåller även Norrtälje kommun, liksom Norrtälje sjukhus, samverkansprojektet ”den framtida strukturen för vård och omvårdnad i Norrtälje” som syftar till en långsiktigt hållbar och trygg struktur för vård och omsorg.

Värmdö kommun

Värmdö kommun betonar att för Värmdös del så är inkomsterna i skärgården lägre än i kommunen som helhet, så även andelen förvärvsarbete och utbildningsnivån.

Värmdö konstaterar att de bofasta skärgårdsborna inte finns representerade bland Landstingets externa aktörer i underlaget trots stora regionala organisationer som Skärgårdens Intresseföreningars Kontakt Organisation (SIKO) och flera olika näringslivsorganisationer.

Värmdö anser att den stora förändring det medför när försvaret lämnar omfattande markområden i skärgården borde ha lyfts fram som en av de stora regionala frågorna och att det borde förtydligas vilken roll Skärgårdsstiftelsen kan komma att spela. Även förändringen av hamnstrukturen, och därmed kanske också förändringen av de stora farlederna, borde finnas med enligt kommunen som också frågar vilken betydelse utbyggnaden av Norvik har.

Värmdö kommun ser positivt på en anpassning av fraktbidraget till gällande la gäststiftning, men är kritisk till den föreslagna modellen som man tycker skulle innebära stora negativa konsekvenser för företagande i allmänhet i skärgården.

Värmdö kommun anser att stöd till extern projektverksamhet som syftar till att förbättra miljöförhållanden samt projekt som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden är positivt. Att upphöra med stöd till sysselsättning och näringsverksamhet måste dock ses som negativt. Värmdö kommun anser även att ungdomsprojekt och mer socialt inriktade projekt kan behöva få stöd.

Kommunen anser att det är positivt är att man lyfter fram färdtjänstens betydelse och att man har ambitioner på en bättre samverkan mellan färdtjänsten och trafikansvariga i skärgården. Landstinget måste, enligt kommunen, informera om att man har rätt att ta taxibåt som en form av färdtjänst. Värmdö anser också att det inte alltid räcker att få färdtjänst till närmaste brygga - man måste se på hela resan vad gäller tillgänglighet och bekvämlighet.

Värmdö kommun hävdar också att det är utmärkt att hälso- och sjukvården i fortsättningen kommer att delta i utvecklingsarbetet när det gäller skärgården. Hälso- och sjukvårdsfrågornas och äldreomsorgens betydelse för en levande skärgård ska inte underskattas. Värmdö kommun ser gärna ett pilotprojekt om hur kommunen och hälso- och sjukvården gemensamt arbetar med personer som skrivs ut från sjukhus och som behöver omfattande hemsjukvård. Värmdö kommun ser gärna att ett gemensamt utvecklingsarbete sker i hela kommunen när det gäller hemtjänst-hemsjukvård och gemensamma team.

Haninge kommun

Haninge kommun för fram synpunkter vad gäller markanvändning och strandskydd. Kommunen hävdar att ett regionalt och lokalt samarbete snarast måste påbörjas när det gäller de begränsningar i markanvändningen som uppstår i anslutning till Försvarsmaktens övningsområden, och att det borde vara ett gemensamt regionalt och lokalt intresse av att få till stånd en nyanserad tillämpning av strandskyddsbestämmelserna där den bofasta befolkningen kan få goda förutsättningar i sina näringsverksamheter.

Haninge kommun kritiserar att programmet endast innehåller förutsättningar för Skärgårdsstiftelsens verksamhet och drift och inget allmänt hur landstingets övriga verksamhet i skärgården skall förhålla sig till dess unika natur- och kulturvärden. Kommunen anser att man t.ex. borde tagit upp hur man skall förhålla sig till den negativa miljöpåverkan som WÅAB:s båtar gör bland annat genom erosionsskador och emissionsutsläpp.

Kommunen förutsätter att den kommer att få delta i samband med framtagandet av den föreslagna samordnade trafik- och investeringsplaneringen för skärgården. Kommunen ser positivt på att det blir ett enhetligt system för medfinansieringen av nyproduktion och större underhåll av allmännyttiga bryggor. Det är mycket positivt att man i trafik- och investeringsplanen ser över parkeringsmöjligheterna och även kan se över flyttningar av replipunkter för att underlätta parkeringsmöjligheterna vid dessa.

Vad avser ”kollektivtrafik” i skärgården framhåller Haninge kommun att det är viktigt att den tillkommande trafiken anpassas efter de bofastas behov och inte endast utgår från ”turisttrafiken”.

Det är bra att systemet med fraktstöd i skärgården ses över, men att bara titta på att i framtiden endast ge stöd till livsmedelsbutikernas frakter (vilket är bra) och till jordbruksfrakter av halm, hö och slaktdjur kritiserar av kommunen som istället föreslår att de pengar som i dag ges i fraktbidrag (inklusive administrativa kostnader) omvandlas till verksamhetspengar för WÅAB tillsammans med ett taxesystem som gör att det är ekonomiskt hållbart för skärgårdsföretagen att frakta gods från och till skärgården.

Haninge kommun anser att det är mycket positivt att det skall göras en översyn av SL:s och WÅAB:s reseplaner så att dessa samverkar med varandra, liksom att se över möjligheterna att göra kortsystemena kompatibla. Det bör även vara samma förutsättningar i taxesystemet.

Kommunen poängterar även vikten av ambulanshelikopter för akutsjukvården i skärgården. För att få en heltäckande civil räddningshelikopterverksamhet i Stockholms kust och skärgård samt i hela Stockholmsregionen föreslår kommunen att landstinget satsar på en gemensam civil räddningsorganisation tillsammans med övriga civila räddningshelikopter. En sådan framtida helikopterorganisation bör finnas tillgänglig för hela räddningstjänststrukturen och bör ha civil räddningstjänststatus som utför räddningstjänst och polisiära uppdrag. Det är viktigt att en sådan framtida organisation inte är beroende av framtida försvarsbeslut.

Haninge kommun anser det vore lämpligast att placera en sådan helikopterbas för Stockholmsregionen på Berga. Kommunen hävdar att det vore samhällsekonomiskt oförsvarbart att inte nyttja en befintlig helikopterflygplats som är den enda i regionen som har möjlighet för starter och landningar i dimma och mörker. Här finns en befintlig infrastruktur för helikopterverksamhet med hangarer, verkstäder etc.

Nynäshamns kommun

Nynäshamns kommun konstaterar att de står inför en rad förändringar när det gäller infrastruktur och förändrad markanvändning i Södertörns kust- och skärgård p.g.a. försvarets omställning. Utbyggnaden av väg 73, förbättrad pendeltågkapacitet och en ny hamn kommer att förändra Nynäshamns position i regionen. När tillgängligheten förbättras påverkar det förstås även utvecklingen av länets södra kust- och skärgårdsområde.

Kommunen ser det som angeläget att utnyttja de nya möjligheter som ges av försvarets omställning. En regional strategi för att klara ut framtida användning av försvarets områden är önskvärd.

En annan essentiell fråga för kust- och skärgårdsområdets utveckling är transportsystemet. Nynäshamns kommun instämmer här i planens inriktning och vill betona vikten av att samordna, effektivisera och utveckla det samlade utbudet av transporttjänster i kust- och skärgårdsområdet som innebär smidiga transportlösningar från dörr till dörr.

I det skärgårdspolitiska programmet föreslås att fraktbidraget ändras till subventionerad godstrafik för livsmedel i Waxholmsbolagets regi. Nynäshamns kommun anser att man istället för att öka kostnader i utbyggnad och administration av fraktbidrag bör sträva efter en generell sänkning av taxorna.

Österåkers kommun

Kommunen betonar att underlag som program och planer ska ha sin utgångspunkt i respektive kommuners planering och arbetet måste underhand som arbetet fortgår stämmas av med kommunen. Detta gäller överlag men är kanske viktigare för planering i skärgården. Det är också viktigt att de olika aktörerna behandlar sina frågor utifrån sitt respektive verksamhetsansvar vilket innebär att kommunen är den part som hanterar och styr markanvändningen och därmed bebyggelsestrukturen.

Kommunen ifrågasätter Skärgårdsstiftelsens kommersiella del som drivs med andra förutsättningar och möjligheter än som gäller för andra aktörer i skärgården. Skärgårdsstiftelsen ska, om man ska bedriva en kommersiell del, konkurrera på samma villkor som det privata näringslivet.

Kommunen noterar att programmet är i stora drag ett visionärt program och saknar direkta och konkreta åtgärdsförslag. De permanentboende ska synliggöras mer i programmet. Kommunen poängterar att förutsättningar är väldigt olika mellan olika områden i en kommun och också mellan olika delar av skärgården och måste studeras närmare.

Vid översyn av kollektivtrafiken så är det viktigt att beakta de permanentboendes roll samt beakta att även små förändringar i turlistorna kan ge stora förändringar på andra håll.

Vid en översyn bör också möjligheten att förbättra kommunikationerna mellan öarna studeras. Av tradition trafikeras inte de norra delarna av skärgården av Waxholmsbolaget. I och med att skärgården utvecklas och förändras behöver översynen även omfatta nya geografiska områden.

Österåkers kommun föreslår att skydd för reproduktionsplatser för värlekande fiskarter och ett ökat fåge lskydd under häckningstid bör övervägas.

Regelverket kring de småskaliga jordbruken bör också ses över och ges en mer verklighetsnära utformning så att realistiska möjligheter skapas för försäljning av skärgårdsjordbrukens produkter.

Inom området kommunikation och frakt föreslår kommunen att Waxholmsbolagets fartyg i skärgården i görligaste mån anpassas till skärgården så att stränderna skyddas. Problemet bör uppmärksammas och åtgärdas. Replipunkterna vara väl utrustade med goda omlastningsmöjligheter för gods, parkering för både båt och bil samt goda väderskyddade vänthallar. Det är även viktigt att poängtera att all trafik inte nödvändigtvis ska till fastlandet.

Kommunen hävdar också att till skillnad mot fastlandet där man bygger och därefter anpassar kollektivtrafiken efter bostadsbyggandet är det precis tvärtom i skärgården, dvs man förutsätts anpassa boende och bostadsbyggande efter kollektivtrafiken, vilket är otillfredställande.

Kommunen hävdar att de konsekvenser förslaget fraktbidraget ger måste belysas ytterligare. Det är oklart vilka konsekvenser förslaget avseende fraktbidrag får för att skapa och bibehålla arbetstillfällena i skärgården. Möjlighet att samordna gods och persontransporter bör också utredas.

När det gäller sjukvård poängterar kommunen transportsvårigheterna till sjukvården. Därför bör bättre möjlighet till sjukvård nära hemmet eller i hemmet utredas.

Södertälje kommun

Södertälje kommun anser att det skärgårdspolitiska programmet anger en klok inriktning på landstingets framtida insatser i kust och skärgård. Södertälje kommun inser vikten av att skärgårdsöarnas livsmedelsbutiker finns kvar och kan därmed förstå den förändrade inriktningen av programmet när det gäller fraktbidrag. Ett avvecklat fraktbidrag skulle kunna påverka Södertäljeföretag, men enligt uppgift har inga ansökningar om fraktbidrag hittills lämnats in från företag på Oaxen. Södertälje kommun anser sig därför inte särskilt berörd av förslaget, men poängterar att det är en förändrad inriktning i programmet som kan få stora konsekvenser för en viss kategori företag i skärgårdsområdet. Berörda remissinstansers yttranden i denna fråga om konsekvenserna av förslaget bör därför ges stor tyngd.

Södertälje framför också att ett av de redskap som landstinget har till förfogande för att verka för en levande skärgård är Skärgårdsstiftelsen. Södertälje kommun deltar i arbetet med att tillsammans med kommunerna och länsstyrelsen i Södermanland bilda en skärgårdsstiftelse för en långsiktigt hållbar utveckling av Sörmlands kust och skärgård. Södertälje kommun ligger som en länk mellan Stockholms och Sörmlands skärgård och poängviken av samverkan över länsgränserna i kust- och skärgårdsfrågor.

Lidingö

Lidingö stad påpekar att Stockholms skärgård är en omistlig del av regionen där bevarande och utveckling bör ske samstämmigt och målinriktat.

Staden har i huvudsak inget att erinra mot förslaget, men kommenterar att Gåshaga på Lidingö är en viktig knutpunkt där kollektivtrafik på land och vatten möts. Lidingö för fram åsikten Gåshaga Brygga bör kunna utvecklas ytterligare som en viktig trafikpunkt för bland annat båttrafiken på de inre vattenområdena.

Lidingö stad lyfter även fram hur försvarets marker som nu frigörs kommer att användas i framtiden. Lidingö har åsikten att denna mark i första hand bör erbjudas tidigare markägare att återköpa. I annat fall kan Skärgårdsstiftelsen, kommunerna och den öppna marknaden vara intressenter, beroende på markens geografiska läge och karaktär.

Slutligen konstaterar Lidingö stad att det finns många offentliga aktörer med engagemang i skärgården. För att få effektivitet i de insatser som görs är det viktigt att varje aktör har tydliga uppdrag.

Täby kommun

Täby kommun är inte direkt men indirekt berörd av förslaget, eftersom närheten till kust- och skärgårdsområdet är en stor tillgång för boende i kommunen. Täby kommun ser förslaget som en bra utgångspunkt för en förnyad skärgårdspolitik och kommer med intresse att följa det fortsatta arbetet.

Stockholms näringslivskontor

Stockholms näringslivskontor för fram åsikten att den i särklass viktigaste åtgärden för skärgårdens utveckling är transporter och tillgänglighet. Kontoret noterar att ett av de övergripande målen är att upprätta bra kollektiva transporter och bidra till infrastruktur för boende, fritidsboende och turister, samt för privat och offentlig verksamhet.

Mot bakgrund av att skärgårdens förhållanden förändras sedan 1970-talet anser näringslivskontoret att förslaget till skärgårdspolitiskt program är bra. Näringslivskontoret ställer sig i huvudsak positiva till riktlinjerna i handlingsprogrammet. Näringslivskontoret poängterar att skärgården inte endast är ett turistmål, utan ett område där människor och företag måste få sin vardag att fungera.

Näringslivskontoret betonar att transporter är livsviktiga för skärgårdens utveckling, och anser att det är bra att tillgängligheten till skärgårdens unika kultur- och naturvärden utvecklas så att det blir enklare att nå sevärdheterna. Den utvecklade kollektivtrafiken kommer också att bidra till en långsiktigt hållbar livsmiljö och en positiv regional utveckling, enligt näringslivskontoret. För näringslivet i skärgården är goda transporter oundgängliga.

Kontoret saknar däremot en diskussion kring hur näringslivet i skärgården kan utvecklas och då framför allt turistnäringen. Kontoret skulle önska en diskussion och förslag kring vad man kan göra för att öka resandeströmmarna andra årstider än sommaren.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret stödjer de visioner och mål som uttrycks i programmet.

I likhet med Stockholms näringslivskontor ställer sig stadsledningskontoret dock undrande till varför programmet inte behandlar upp frågan om hur man utvecklar turistverksamheter i skärgården under alla säsonger.

Stadsledningskontoret konstaterar att programmet avser landstingets egen verksamhet i regionen och även verksamhet som bedrivs via landstingets bolag och stiftelser. Med anledning av detta ser inte stadsledningskontoret att de förslag som framkommer på något sätt berör stadens verksamhet. Stadsledningskontoret avstår därmed från att lämna ytterligare synpunkter.

Kommuner utanför Stockholms län

Kommunala bolag

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn betonar vikten av att underlätta kollektivtrafiken i skärgården och att rederiernas behov av goda angringsmöjligheter tillgodoses. Stockholms Hamn informerar om det omfattande arbete och de betydande investeringar som sker för att ordna kajplatser och för att se till att embarkering och debarkering av passagerare kan ske på ett effektivt sätt.

Stockholms Hamn stödjer den vision och de övergripande mål som formulerats i förslaget till program. Även programmets inriktning i övrigt ger en god grund för att utveckla rekreation, boende och verksamheter i skärgården. Stockholms Hamn ser särskilt positivt på förslaget att genomföra trafikanalyser och konsekvensbeskrivningar i en särskild Trafikplan för skärgården och uttrycker att de gärna medverkar i ett sådant arbete.

Stockholms Hamn anser att en viktig utgångspunkt för trafikförsörjningen i skärgårdsområdet är att koncentrera trafikutbudet till sådana stråk och platser som ger förutsättningar för korta restider och hög turtäthet. Det kräver fasta platser, replipunkter, som betjänar ett någorlunda stort antal boende i övärlden utanför.

Stockholms Hamn poängterar att sjösäkerhetsfrågor och miljöfrågor för båtlivet i skärgården i detta sammanhang också bör uppmärksammas. I detta sammanhang nämns betydelsen av förbättringar i farleden runt Värmdö-Garpen och inrättandet av Horstensleden för att förbättra sjötrafiksäkerheten och åstadkomma ett rationellare trafikflöde.

Stockholms Hamn delar den problembild som Sjöfartsverket redovisar i underlaget till programmet och som rör bland annat frågor om svall och erosion i skärgården. Stockholms Hamn anser att de krav som Sjöfartsverket efterlyst för att minimera de problem som finns för båtlivet påverkar i hög grad samtliga människor som vistas i skärgården. Det gäller frågor som bullerstörningar från snabba båtar, ökade farter och större fartskillnader mellan båtar vilket medför att nya risker tillkommer. Till detta kommer svall från större privata båtar och skärgårdstrafiken samt frågor om attityder, kunskap och hänsyn till sjöss. Stockholms hamnar betonar att dessa frågor är av stor betydelse när det gäller att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden samt för möjligheterna att upprätthålla bra kollektiva transporter för boende, fritidsboende och turister i skärgården.

Landsting, landstingsförvaltningar och bolag

Waxholmsbolaget

Waxholmsbolagets kommentarer begränsas till transporter, kollektivtrafik, godstransporter och samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten.

Waxholmsbolaget för fram behovet av ett regelverk som ger kollektivtrafiken företräde till bryggor och kajer. I Stockholm, Vaxholm, delar av Stavsnäs, Nynäshamn och Ankarudden har Waxholmsbolaget avtal om kajplatser. På alla andra ställen anlöps bryggor/kajer ägda av lokala samfälligheter, Vägverket och kommunerna. Dessa bryggor får endast användas för lossning eller lastning av gods och/eller passagerare, enligt principen först till kvarn. Det innebär att Waxholmsbolaget som bedriver kollektivtrafik på dessa bryggor inte har garanterad tillgång till bryggorna och drabbas av kostnader då de ej kan utnyttjas för sk nattförtöjning.

Waxholmsbolaget tar även upp prisutvecklingen på bränsle och menar att denna medför ökad efterfrågan på resor med Waxholmsbolaget, ökat användande av replipunkter och minskad trafik på Stockholm och Vaxholm. Detta innebär att satsningar behöver göras på replipunkter, tillfartsvägar och parkeringar för att klara ökad belastning.

Waxholmsbolaget stödjer förslaget i programmet att stödet till godstransporter i skärgården ändras till att endast omfatta livsmedelsbutikerna och att livsmedelstransporterna ska utgöra prioriterat gods för Waxholmsbolaget. Waxholmsbolaget tar upp problemet att det ställs krav på dyra godstransporter till uppstartade verksamheter utanför linjenätet. Dessa blir oprioriterade i det nya systemet, vilket kommer att ställa krav på fasta regler för vad som är en livsmedelsbutik. Waxholmsbolaget betonar vikten av att man tillsammans med RTK går igenom och fastställer tydliga regler för bidragsberättigade och prioriterade transporter.

Waxholmsbolaget informerar om att arbetet med en gemensam reseplanerare för att underlätta samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten redan har inletts. I det arbetet undersöks också möjligheterna för en gemensam trafikupplysning. Waxholmsbolaget och SL har ett projekt i gång som syftar till ett gemensamt radiokommunikationssystem för att underlätta kommunikationer mellan båt och buss/tåg. Waxholmsbolaget undersöker också möjligheterna för att ingå i SL:s realtidinformationssystem JustNU. Sedan lång tid tillbaka finns planer på gemensamt kortsystem med SL dock med Waxholmsbolagets egen taxa.

Waxholmsbolaget konstaterar också att för att uppnå bästa möjliga trafiklösningar krävs att alla inblandade samverkar och tar ansvar för "sin" bit. Det kan röra sig om vägar inklusive vägunderhåll till replipunkter, replipunkter, bryggor, busshållplatser, tidtabeller mm. Waxholmsbolaget och skärgårdskommunerna har regelbundna möten för att finna lösningar på olika lokala problem. För skolresor finns trafik anpassat för skolresor, men annonserat i tidtabeller. För sådan trafik delas kostnader mellan Waxholmsbolaget och respektive kommun.

Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län

Skärgårdsstiftelsen konstaterar att det nya förslaget till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting signalerar en viss kursändring i förhållande till de tidigare programmen från 1993 och 1999. Man delar uppfattningen att utvecklingen i skärgården i huvudsak varit positiv under de senaste decennierna, vilket är bakgrunden till denna kursändring

Skärgårdsstiftelsen lyfter fram att som konsekvens av denna utveckling föreslås i programmet att stöd och bidrag till externa projekt som främst syftar till att öka sysselsättningen avvecklas. Landstinget skall i stället bidra till projekt endast om de är allmännyttiga och viktiga för områdets utveckling.

Skärgårdsstiftelsen pekar på att en förutsättning för den gynnsamma utvecklingen har varit att serviceutbudet inom turismen ökat kraftigt med nya vandrarhem, världshus och skärgårdskrogar, som i sin tur gett ett tillskott av arbetstillfällen. Skärgårdsstiftelsen framhåller att det finns en stark framtidstro i skärgården idag, men betonar att detta inte har varit något självspelande piano. Bakom mycket av denna utveckling ligger stora turistsatsningar och många projekt.

Skärgårdsstiftelsen pekar på ett antal projekt som givit uppsving för turismen och skapat arbetstillfällen och nämner bl.a. LaSS-uppdraget som man anser skapat arbetstillfällen som aldrig kommit till stånd om inte landstinget ekonomiskt kunnat matcha den statliga satsningen.

Mot denna bakgrund ställer sig Skärgårdsstiftelsen tveksam till det kloka i att för framtiden helt avveckla stöd och bidrag till projekt som främst syftar till att öka sysselsättningen. Stiftelsen sympatiserar med den nya övergripande målsättningen att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturen, men anser att sysselsättningsmålet inte ska överges. Stiftelsen betonar att skapa goda förutsättningar för nya jobb är en av de största utmaningar som vårt land står inför och att detta måste gälla såväl på fastlandet som i skärgården.

Skärgårdsstiftelsen delar uppfattningen att två områden där allmänintresset motiverar stöd till godstransporter är livsmedelshandeln och jordbruk med djurhållning. Stiftelsen är beredd att på alla sätt biträda den utredning som föreslås i programmet om att landstinget ska verka för att det ska vara möjligt att hålla betande djur i skärgården.

Skärgårdsstiftelsen för även fram att det finns många exempel på lyckade flerpartslösningar för att förbättra infrastrukturen. Som exempel ges ombyggnaden av Stavsnästerminalen för ett antal år sedan då Värmdö kommun, landstinget och staten stod för finansieringen. Skärgårdsstiftelsen hävdar att för att den nödvändiga ombyggnaden av öster- och västerhamnarna på Landsort ska komma till stånd krävs sannolikt ett liknande förfarande där både landstinget och kommunen medverkar, förutom markägaren staten.

AB Storstockholms Lokaltrafik

SL tar fasta på att SL enligt förslaget aktivt ska verka för att de skärgårdspolitiska målsättningarna uppfylls, och att programmet föreslår en översyn av SLs trafik i samarbete Waxholmsbolaget vad beträffar bl.a. tidtabellsamordning, eventuell stomlinjeutbyggnad, gemensam resplanerare och kompatibla tekniska biljettsystem.

Inom ramen för sitt uppdrag och affärsidé anser SL att det inte finns några hinder att aktivt verka för att de skärgårdspolitiska målsättningarna uppfylls för kollektivtrafik på

land. Vidare kan även det idag väl fungerande samarbetet med WÅAB och Färdtjänstnämnden fördjupas ytterligare.

SL välkomnar att en samlad översyn görs av kollektivtrafiken på land och till sjöss i kust- och skärgårdsområdet, som kan bidra till att ytterligare effektivisera och förbättra trafiken samt göra det enklare och bekvämare för resenärerna att planera och betala sina resor.

Landstingsstyrelsens förvaltning, beställare Vård

Hälso- och sjukvårdsutskottet anger att de beslutar att tillstryka förslaget till skärgårdspolitiskt program i de delar som avser hälso- och sjukvården.

Kultur- och utbildningsnämnden

Kultur- och utbildningsnämnden anger att stödet till kulturprojekt i skärgården inte var föremål för förändring i översynen av stöden till länets kultur- och föreningsliv våren 2005. I den underhandskommunikation som regionplane- och trafikkontoret haft med kultur- och utbildningsförvaltningen under beredningen av programförslaget har förvaltningen därför utgått från att det även fortsättningsvis bör utgå ett särskilt kulturstöd riktat mot skärgårdsöarnas bofasta befolkning.

Förvaltningen konstaterar att de skrivningar som finns i programförslaget och som rör kulturverksamheten stämmer väl överens med de synpunkter som förvaltningen fört fram till regionplane- och trafikkontoret. Förvaltningen anser därför att kultur- och utbildningsnämnden bör tillstyrka förslaget i dess nuvarande form.

Stockholms läns museum

Stockholms läns museum noterar att läns museet omnämns mycket kort. Läns museet anser att verksamheten kring kulturmiljöfrågor som bedrivs och skulle kunna bedrivas i skärgården är otillräckligt belysta, mot bakgrund av läns museets omfattande verksamhet i skärgården med bl.a. kunskapsuppbyggnad och förmedling kring länets kulturmiljöer.

Museet noterar att avsnittet i programmet som behandlar natur- och kulturvärden handlar uteslutande om Skärgårdsstiftelsens verksamhet. Läns museet vill därför påminna om att Skärgårdsstiftelsen har inflytande över en begränsad del i Stockholms skärgård och att insatser för att uppmärksamma natur- och kulturmiljövärden bedrivs och behövs även i områden utanför Skärgårdsstiftelsens egendomar.

Läns museet ser positivt på stöd till kulturhistoriskt intressanta båtar som görs tillgängliga i den ordinarie trafiken, och ser det även som angeläget med minskad stranderosion vid anskaffning av nya båtar.

Att vidare utreda formerna för att hålla betesdjur i skärgården, vilket kräver transporter, ser Läns museet som mycket angeläget.

Läns museet kommenterar även underlaget till programmet och för fram att ett samarbete mellan Skärgårdsstiftelsen och Läns museet när det gäller underhåll av kulturhistoriskt intressanta byggnader skulle vara positivt. Man hävdar också att Skärgårdsstiftelsens

omsättningshyror inte ger incitament för verksamhetsutövarna att öka sin omsättning, lönsamhet och konkurrenskraft.

När det gäller miljöanslaget betonar Länsmuseet att ”skydd” inte får förstås som utebliven skötsel, eftersom ett framgångsrikt bevarande av landskapets sammantagna värden, både natur- och kulturmiljövärden, många gånger förutsätter en aktiv skötsel. Länsmuseet finner det olyckligt att miljöanslaget i alltför låg grad används för att ta fram ansökningar om EU-medel, och att orsaken till detta bör utredas. Eventuellt kan möjligheten behöva marknadsföras tydligare.

Länsmuseet ifrågasätter att stöd till godstrafik inte utgår för frakt av avverkad skog. Detta gör att det finns risk för att landskapsvårdande åtgärder och stävande av ytterligare igenväxning uteblir. Länsmuseet förordar alternativ 2 (ett restriktivt fraktstöd som begränsas till traditionella näringar och butiker) i den framtida diskussionen om fraktbidragets utformning.

Patientnämnden

Patientnämnden instämmer med det skärgårdspolitiska programmets förslag att det är viktigt att sjukvårdens aktörer är delaktiga i arbetet och diskussioner kring utvecklingen i skärgården och att företrädare för sjukvården bör vara representerade i utvecklingsplaneringen för skärgården.

Patientnämnden noterar också programmets skrivelser att hemsjukvården är en utmaning för hälso- och sjukvården i skärgården. Patientnämnden understryker, utifrån ärenden som varit aktuella hos patientnämnden, vikten av att landstinget prövar nya samverkansformer t.ex. med kommuner, vårdformer och ny teknik för hemsjukvården. Elektroniska patientjournaler och mobila lösningar för tandvård är exempel på teknik som höjer kvalitet, säkerhet och tillgänglighet i skärgården.

Folktandvården

Folktandvården har varit representerade i arbetet med underlag till förslaget till skärgårdspolitiskt program. Folktandvården framhåller att tandvården har de senaste åren framgångsrikt prövat att arbeta med mobil tandvårdsutrustning. Det ses av Folktandvården som en möjlighet för att även i fortsättningen kunna erbjuda tandvård i närmiljön.

FTV AB ser det som angeläget att boende i skärgården har goda möjligheter att få sitt tandvårdsbehov tillgodosett och anser att de idag kan erbjuda detta genom mobila lösningar. FTV framhåller också att samtliga patientdata är digitala och att patientens information är lättare tillgänglig för t.ex. specialistkonsultationer.

Norrtälje sjukhus

Norrtälje sjukhus konstaterar inledningsvis att SLL har fört och för en aktiv skärgårdspolitik sedan många år. Sjukhuset anser att förslaget är ambitiöst och har ett väl utarbetat underlag. Man noterar att visionen och målet för hälso- och sjukvård i länet är att den ges på lika villkor, och att detta för skärgårdsbefolkningen kan tyckas bli svårt att uppnå ur vissa perspektiv. Sjukhuset välkomnar ambitionen och tankarna kring att berörda aktörer ska vara delaktiga i arbetet och diskussionerna kring utvecklingen av skärgården.

Norrtälje sjukhus pekar på det särskilda projekt som pågår i Norrtälje. Projektet utgår från att skapa en långsiktigt hållbar och trygg struktur för vård och omsorg i Norrtälje kommun i samverkansprojektet ”den framtida strukturen för vård och omvårdnad i Norrtälje”. Den pågående teknikutvecklingen inom hälso- och sjukvården med bl.a. elektroniska patientjournaler lyfts också fram i projektet.

De tre aktörerna i ovannämnda projekt är Norrtälje sjukhus, primärvården och Norrtälje kommun. Norrtälje sjukhus AB poängterar att man i det skärgårdspolitiska programmet lyfter fram såväl sjukvårdens företrädare som utmaningen att klara hemsjukvården och gränlandet mellan sjukhusvård och hemsjukvård. Man lyfter fram förslaget att landstinget ska svara för att undersöka om det kan vara lämpligt med ett pilotprojekt inom området. Norrtälje sjukhus AB framför att det mot denna bakgrund vore ytterst intressant att komplettera ovanstående uppdrag enligt den i rapporten upptagna visionen om ett pilotprojekt, förlagt till Norrtälje kommun.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterar att skrivningarna i förslag till skärgårdspolitiskt program till viss del överlappar den delregionala utvecklingsplanen. Förslagen är dock i allmänhet något mer konkreta. Det gäller framför allt förslagen till modifieringar i Landstingets stöd till skärgårdstrafiken samt hälso- och sjukvården. Liksom fallet är med den delregionala utvecklingsplanen är emellertid målkonflikterna inte särskilt väl belysta.

Länsstyrelsen delar den övergripande synen på skärgården och skärgårdspolitiken som programmet utgår ifrån. Den i många avseende gynnsamma utvecklingen av befolkningstal, sysselsättning och inkomster som kunnat iakttas under de senaste decennierna ger grund för en omprövning av den förda skärgårdspolitiken såsom föreslås i programmet. Möjligen skulle bilden behöva nyanseras något då det gäller utvecklingen i olika delar av skärgården. Ansatser till detta finns i programförslaget men Länsstyrelsen ser gärna att de vidareutvecklas.

Länsstyrelsen har för sin del redan vidtagit vissa omprioriteringar i det småskaliga stöd till näringsverksamhet i skärgården som Länsstyrelsen sedan länge ansvarar för. Det traditionella landsbygdsstödet till företags investeringar har i det närmaste upphört medan butiksstödet har utökats. Som Länsstyrelsen ser det kan detta motiveras dels av behovet att upprätthålla en god servicenivå för den bofasta befolkningen under vinterhalvåret dels för att klara den kraftigt ökade efterfrågan under sommarsäsongen.

Av samma anledning vill Länsstyrelsen understryka vikten av att Landstinget även fortsättningsvis subventionerar godstransporter till livsmedelshandeln. Som tidigare påpekats finns det också anledning att subventionera transporterna för de areella näringarna.

Statliga organ

Vägverket

Vägverket framför synpunkten att det saknas en definition och avgränsning av kust och skärgårdsbegreppet. Vägverket uttrycker att det framgår i den delregionala utvecklingsplanen att avgränsningen är kommunerna Södertälje, Österåker, Vaxholm, Värmdö, Nacka, Tyresö, Haninge, Nynäshamn och Södertälje samt några utanför länsgränsen.

Vägverket påpekar att den nuvarande definitionen innebär att orter som t.ex. Rimbo och Haninge Centrum ingår i avgränsningen, men inte ö-kommuner som Lidingö eller Ekerö. Vägverket frågar sig om ö-befolkningen avses eller om områden som Saltsjöbaden och kapitalstarka omvandlingsområden i Värmdö kommun, som arbetspendlar in till arbetsområden i Stockholm, avses när det i förslaget förord anges att inkomsterna i skärgården genomsnittligt sätt är goda och att förvärvsfrekvensen är hög. Detta påpekar Vägverket, skulle kunna ge en skev bild av skärgården.

Vägverket konstaterar att flera delar av programmet innebär att andra aktörer inom regionen, bl.a. Vägverket, påverkas mer eller mindre och föreslås bli involverade i arbetet.

Vägverket anger att de har flera ansvarsområden som berör kust- och skärgårdsområdet och att de gärna deltar i arbetet med att utveckla området inom ramen för sitt uppdrag och tilldelade medel. Vägverket påpekar i detta sammanhang att erfarenheterna från arbetet med RUF 2001 är gott.

Vägverket noterar också att det i programmet nämns en särskild trafik- och investeringsplanering för kust- och skärgårdsområdet, liksom en trafikplan för skärgården, men anser att det är otydligt om RTK avser att en särskild trafik- och infrastrukturplanering för kust- och skärgårdsområdet ska upprättas vid sidan av ordinarie trafikinfrastrukturplanering eller om den ska utgöra ett underlag.

Vägverket anser att trafikplanen kan utgöra ett bra planeringsunderlag för kommande revidering av regional och nationell transportinfrastrukturplan, men är tveksam till en särskild trafikinfrastrukturplanering för skärgården. Vägverket poängterar att deras strategiska planering underlättas av en regional samsyn och att de välkomnar en samverkan kring skärgårdsfrågor. Vägverket konstaterar dock att den slutliga planeringen i infrastrukturplanerna görs utifrån målformuleringarna för transportpolitiken och samhällsekonomisk nytta.

Vägverket framhåller att man idag inte har någon särskild strategi för skärgården, men att det pågår skilda projekt med koppling till skärgården t.ex. vilka bryggor som bör vara allmänna. Detta arbete har dock inte slutförts och Vägverket betonar att de uppgifter som tas upp i underlaget om kriterier för allmänna bryggor ska ses som ett arbetsmaterial som vare sig har förankrats eller beslutats, något som även påtalades då materialet delgavs.

Vägverket anser att den vision som presenteras på sidan sju kunde tjäna på att vara något mer kärnfull för att kunna få genomslag. Vägverket tror dock att de övergripande målen kommer att ge en god grund för positiv regional utveckling av skärgården.

Slutligen är Vägverket positiv till att det nuvarande systemet med bidrag till bryggor ersätts av ett enhetligt system. De finner det även mycket positivt att SL:s, Färdtjänstnämndens och WÅAB:s kortsystem ska göras kompatibla.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket skriver att de noterar med tillfredsställelse vad som sägs om insatser för Sjöräddningen. Verket vill för ordningens skull framföra att trafikhuvudmannen som svarar för de sjöburna transporterna i skärgården även ska räkna med det ekonomiska ansvaret för sådan utmärkning som behövs för säker sjötrafik i de farleder som denna trafik använder.

Sjöfartsverket specificerar i sitt remissyttrande några pågående arbeten i farleder och hamnar bl.a. har ett arbete avslutats som beskriver vad riksintresset Stockholms hamn innebär. Verket informerar även om att de större farlederna till Stockholm, Södertälje och Nynäshamn är riksintresse som kräver särskild hänsyn vid planering av verksamhet i närheten.

Försvarsmakten

Försvarsmakten noterar att man saknas som aktör i programmets inledning och kommenterar detta med att man även i framtiden är en viktig aktör i skärgården, dels som markägare men också som stöd till samhället. Vidare anger man att tidsperspektivet inte stämmer med RUFSS och bör vara 20-30 år.

Inom avsnittet delregional utvecklingsplanering som grund för samverkande strategier noterar man påståendet att flera av de för skärgården betydelsefulla offentliga aktörerna idag inte har någon uttalad skärgårdspolitik, inga specifika skärgårdsstrategier och ingen agenda för verksamheten i skärgården. Man noterar även påståendet att "Försvarets marker som kommer att frigöras ger nya möjligheter såväl landstinget och Skärgårdsstiftelsen som kommuner och andra aktörer". Försvarsmakten kommenterar dessa påståenden och menar att man har både en strategi och en agenda för verksamheten i skärgården och att beslut om vilka marker som ska frigöras har ännu inte tagits.

Försvarsmakten lämnar även förtydliganden och kommentarer på bilagan till programmet.

Banverket

Banverket anger att de inte har något att invända mot innehållet i de två remisserna i stort, men passar på att lyft fram några frågor de anser viktiga. Här redovisas de som berör förslaget på landstingets skärgårdspolitiska program.

Banverket lyfter fram den stora utmaningen i att få till stånd ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem. Verket anser att detta återspeglas i såväl de övergripande målen för skärgårdspolitiken som i utvecklingsplanen. Den i stora delar spridda bebyggelsen är svår att kollektivtrafikförsörja på ett effektivt sätt, och den pågående permanentningen av boendet i fritidshusbebyggelse bidrar till att försvåra situationen. Enligt Banverket kan det för boende i områden på mycket långt avstånd från centrala Stockholm kan vara intressant med arbetspendling med ett spårburet alternativ för att förkorta restiden. Något som också förutsätter ett ökat befolkningsunderlag.

Banverket framhåller att fokus bör läggas på att få till stånd effektiva hela reskedjor av hög kvalitet, för att det ska vara möjligt att resa kollektivt även från områden utan kollektiva direktförbindelser. Det kan exempelvis gälla tidtabellssamordning mellan båt och

buss/tåg, väl fungerande cykelparkeringar vid större stationer och hållplatser och satsning på realtidsinformation för anslutande resor.

Banverket lyfter även fram att ett serviceutbud i form av bl a dagligvaror är ett betydelsefullt inslag i attraktionskraften hos en väl fungerande bytespunkt. Sådan verksamhet bör därför uppmuntras vid de större knutpunkterna i kollektivtrafiksystemet, t ex genom den kommunala planeringen.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet anser att miljövärdena vad avser såväl natur som kultur är väl framlyfta i programmet med avstamp både i attraktivitet, god livsmiljö och utifrån ett rent näringsperspektiv. Riksantikvarieämbetet noterar att dessa värden finns med i både visionen och i målsättningen, samt att programmet därmed utgår från intentionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län.

En kritisk synpunkt som framförs är att Skärgårdsstiftelsens fastigheter i allt för hög grad fått bilda utgångspunkt för beskrivningen av natur- och kulturvärdena. Riksantikvarieämbetet betonar att dessa värden finns spridda över hela länets kust- och skärgårdsområde. Vidare bör skrivningarna kring hållbar utveckling och de tre dimensionerna av denna tala om "miljömässigt hållbar utveckling" istället för "ekologiskt hållbar", enligt Riksantikvarieämbetet som menar att även kulturmiljön inkluderas på så sätt. Riksantikvarieämbetet hävdar också att det tydligare bör framgå av programmet att de kulturvärden som ska värnas inte enbart omfattar de fysiska objekten utan även den immateriella dimensionen av kulturarvet i form av ortnamn, traditioner etc.

Högskolor, universitet

Uppsala universitet

Uppsala universitet är av åsikten att förslaget till skärgårdspolitiskt program rör sig mellan mer diffusa formuleringar till att diskutera specifika åtgärder. I flertalet fall går planen ut på att anvisa utarbetandet av mer detaljerade strategier, vilket gör att det är besvärligt att ta ställning till programmets innehåll.

Uppsala universitet utgår ifrån att det mellan dessa olika planer behöver göras avvägningar, och att det vore angeläget att få del i en sammanvägd programskrift som utarbetats i samklang med de olika sektorsplanerna för att undvika målkonflikter. Hänsyn till skärgårdens känsliga miljö och det bevaransvärda i landskapet borde inne bära att fortsatt fritidshusexpansion likaväl som permanentning av fritidshus undviks i stora områden, ett ökat kollektivt trafikutbud med båt och buss borde kunna leda till en minskande biltrafik, i synnerhet om man undviker att bygga nya omfattande system för privatbilismen och en skärpt tillämpning av strandskyddslagen i berörda kommuner att de stränder som ännu ej är bebyggda fortsatt hålls öppna för friluftsliv och båtturism. Det förefaller mindre välbetänkt att som det framstår i programmet, uteslutande använda sig av Skärgårdsstiftelsen som aktör när det gäller landskapsbevarande och att i stället söka olika lösningar som även medger ett utökat privat företagande.

Organisationer

SIKO

SIKO:s grundläggande uppfattning är att skärgårdsutvecklingen måste ta sin utgångspunkt i de fastboendes situation och måste utgå från att de som bor och verkar i skärgården också är de som i praktiken svarar för skärgårdens utveckling.

Landstingets verksamheter är viktiga för att livet i skärgården skall fungera men den viktiga skärgårdskulturen kan bara bäras vidare av en engagerad och stolt lokalbefolkning. SIKO:s perspektiv är mer fokuserat på öarna än på fastlandssidan även om vi har medlemmar även på fastlandet anser vi att i detta fall mer är utvecklingen på öarna som är styrande.

Sammanfattningsvis kan sägas att SIKO anser att det skärgårdspolitiska programmet baseras på en verklighetsbeskrivning som de inte helt känner igen och utgår från ett synsätt med uppifrån kommande planer som de inte tror leder till en önskvärd utveckling. SIKO delar i stort uppfattningen att skärgården är en mycket viktig del i regionens attraktivitet och ser det som en stimulerande utmaning att vara en del i regionens internationella konkurrenskraft.

SIKO kan inte se att skärgården har de höga inkomster och det livskraftiga näringsliv som anges i programmet. Om man betraktar den del av skärgården som ej har fast landförbindelse är SIKO övertygade om att man kommer till ett annat resultat. Utflyttning av välutbildade medelålder personer som har sin inkomst på annat håll ger ju inte högre inkomst för de som tjänar sina pengar på öarna. Glesbygdsverket har tidigare påpekat att det skulle vara lämpligt att dela upp skärgården på det sätt som vi anger ovan, speciellt med tanke på att det är i detta område som utveckling och bevarandeintressen kommer att kollidera mest. Bland annat bör påpekas att arbetslösheten statistiskt kan vara låg beroende på att man har begränsad rätt till A-kassa om man bor på en ö utan fast landförbindelse och därmed inte är tillgänglig för arbetsmarknaden. SIKOs erfarenhet är att det finns en betydande deltidsarbetslöshet speciellt bland kvinnor.

SIKO anser att det även fortsättningsvis finns anledning att stödja projekt som syftar till ökande sysselsättning i skärgården, främst på de öar som saknar fast landförbindelse. SIKO anser också att det finns ett behov av en överordnad planering för att skärgården skall kunna utvecklas till den attraktiva del av regionen som programmet anger men SIKO anser att utvecklingen måste ses mer i ett underifrån perspektiv där Landstingets verksamheter och resurser används för att nå de visioner och mål som utvecklats i del lokala planeringen. Skärgårdsbefolkningen har av lång tradition ett rikt föreningsliv och detta föreningsliv har utvecklat ett gott samarbete med sina respektive kommuner. Detta kan ligga till grund för en utveckling med en lokal förankring som är unik.

SIKO skulle vilja se att programmet tydligt pekar ut några grundläggande principer som skall ligga till grund för den lokala planeringen i vilken landstingets verksamheter ses som resurser. Det räcker med att programmet anger att skärgården inte bara är till för dem som bor där, den är till för alla och den skall vara en del av regionen. Utifrån ett sådant synsätt kan krav formuleras som den lokala planeringen skall uppfylla, exempelvis sådant som tillgänglighet för alla. Programmet bör ta utgångspunkt i den starka lokala mobilisering som traditionsenligt finns i skärgården. Den lokala planeringen skall styra kollektiv-

trafiken och hur Skärgårdsstiftelsens natur och kulturvård skall bedrivas. Genom en bättre samordning och förankring kan de resurser som ändå satsas på skärgården få bättre verkan.

Vision:

Visionen kan kortas ner betydligt. ”Skärgården är en viktig del i hela regionen och skall genom sina unika natur och kulturvärden aktivt bidra till regionens attraktivitet.”

SIKO ser det inte som väsentligt att det skall gå att pendla från de tätortsnära delarna, utan ser hellre att resurser disponeras för ett tätare linjenät i det yttre delarna bli bör förbindelserna mellan de större öarna förbättras för att bredda arbetsmarknaden för alla öbor. Den bofasta arbetsföra befolkningen skall i så stor utsträckning som möjligt ha sin utkomst från verksamheter i skärgården. SIKO ser betydande problem i de ösamhällen där pendlingen in till tätorterna blir för stor.

Det är viktigt för bevarandet av skärgårdens natur och kultur att näringslivet baseras på just den tillgång som skärgården är. Vad gäller näringslivets roll i skärgårdsutvecklingen ansluter sig SIKO i stort till det remissvar som Företagarna lämnat, Företagarnas remissvar är framtaget i samarbete med en av SIKO:s samarbetspartners ”Näringsliv i skärgården”.

Övergripande mål:

SIKO finner det underligt att förutsättningarna för vård och annan samhällsservice skall likställas med ”fastlands glesbygd”. Stockholm skärgård är helt unik och har en unik uppgift i sin region. Programmet lägger stor tyngd vid att skärgården skall kunna ta emot många besökare och vara lättillgänglig året om, en uppfattning som SIKO delar men som ställer helt andra krav på samhällsservice än ”fastlands glesbygd”.

Transporter och tillgänglighet:

SIKO anser att transportsystemet skall anpassas till den lokala planeringen och inte tvärtom. Till grund för arbetet med en trafikplan och investeringsplan för skärgården bör ligga den kommunala planeringen, inte enbart den delregionala planeringen.

Kollektivtrafik i skärgården:

SIKO ställer sig bakom det som står i stycket ”Att vara skärgårdens livsnerv.....” Ju snabbare denna trafik realiserar desto bättre. SIKO konstaterar att stora ojämlikheter finns inom vår region, exempelvis har vissa öar vägfärja och andra inte trots att avstånden kan vara likvärdiga. Vad gäller fraktstödet anser SIKO att det bör utredas noggrannare innan beslut fattas.

Bebyggelseutveckling:

SIKO anser det riktigt att det klagas på vilka öar som ”samhällsservice” kan påräknas men anser att det skall lämnas till den kommunala planeringen att avgöra var bebyggelse skall ske.

Stöd till kultur och extern projektverksamhet:

Eftersom SIKO anser att de skäl som anges för att avveckla stödet till näringslivet är felaktiga anser föreningen att stödet skall finnas kvar. Speciellt anser SIKO att Landstinget skall stödja det lokala föreningslivet och den lokala mobilisering som det ger upphov till.

Hälso- och sjukvården i skärgården:

SIKO anser att hälso- och sjukvården i stort fungerar bra i skärgården med undantag för den minskade beredskap som indragningen av skärgårdshelikoptern innebar. Det är bra att Landstinget utnyttjar sjöräddningens resurser men det kan inte ersätta en helikopter. Om vi skall kunna ta emot det ökande besöksstrycket under sommaren behövs en hög beredskap. Exempelvis bör fler akutväskor, av den typ som sjöräddningen och Skärgårdsstiftelsen har, placeras ut på öarna.

Vad gäller tandvård är SIKO tveksamma till om några speciella resurser verkligen krävs.

Skärgårdens trafikantförening

Skärgårdens trafikantförening betonar vikten av en god kollektiv båttrafik för att kunna bevara en levande skärgård med fast befolkning. Trafikantföreningen stöder grundförslaget med bastrafik. Denna bör byggas upp med flera lokalturer med kapacitetsanpassat tonnage. Jämfört med satsningen genom SL har trafikutbudet genom WÅAB behandlats styvmoderligt enligt föreningen som anser att skärgården behöver extra satsningar för att utveckla en levande skärgård. Framst vintertrafiken kräver ökade resurser. En ny typ av lättare och mindre snabbåt behövs för de mindre traderna och för lågsäsong enligt trafikantföreningen. Samordningen mellan SL och WÅAB måste öka, istället för att ständigt försämrats. Persontrafiktaxorna har blivit för höga inte minst i jämförelse med SL. Föreningen för fram att det ska vara samma regler för barn på SL och WÅAB, samt justering av tilläggskortets pris för den som har SL-kort. Föreningen anser även att godstrafiken behöver fortsatt ekonomiskt stöd. Möjligheten att få stöd till bryggrenoveringar i enskild regi ska ha enkla kriterier och får inte försvåras av byråkrati.

En enkät som föreningen skickat ut till sina medlemsföreningar visar att dessa i stort tycker att båttrafiken är bra, men för dyr för att utnyttja regelbundet. Taxehöjningar samtidigt med neddragningar har upplevts orättvist. Föreningen anser att WÅAB bör göra en känslighetsanalys av taxorna och resandeintäkter vid olika prisnivåer.

Svenska Turistföreningen – Stockholmskretsen

Svenska Turistföreningens Stockholmskrets lämnar ett gemensamt yttrande för utvecklingsplan respektive politiskt program. Här sammanfattas de delar som berör landstingets politiska program.

STF framhåller att det inte är en mänsklig rättighet att ha tillgång till fullständig service om man bor och vistas långt ut på skärgårdens öar. Man motsätter sig starkt reguljär helikopter och svävartrafik i skärgårdens känsliga miljöer. STF anser att större delen av försvarets områden som ska lämnas bör överföras till Skärgårdsstiftelsen. Statens fastighetsverk och Sveaskog kan även vara lämpliga ägare av kulturhistoriska försvarsbyggnader respektive större okänsliga skogsområden. Skärgårdsstiftelsen bör i sin framtoning framhålla mer den gröna sidan av stiftelsens verksamhet, med upplysning av reservatsbestämmelser och det friluftsliv som kan utövas.

STF hävdar även att landstinget snarast bör ge SL och Waxholmsbolaget uppgiften att driva ”sjöbussar” i Stockholms inre tätbebyggda vattenområden.

Miljöpartiet de Gröna i Stockholms län

Miljöpartiet anser att förslaget till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns lands-ting har ett brett perspektiv och i stort är ett bra förslag. Miljöpartiet för fram att även om skärgården haft en jämförelsevis god utveckling av befolkning, sysselsättning och ekonomi är det viktigt att det lokala näringslivet även fortsättningsvis erhåller ett bra ekonomiskt stöd som kompensation för höga transportkostnader.

Utöver de förslag som finns i programmet framför Miljöpartiet de Gröna i Stockholms län ytterligare ett stort antal förslag inom flera områden som boende, kommunikationer, infrastruktur, service, näringsliv, miljö, natur, kultur och planfrågor. När det gäller boende för Miljöpartiet fram förslag på att:

- SLL ska stödja utvecklingen av olika boendeformer såsom hyresrätt, bostadsrätt och generationsboende.
- SLL bör verka för att förhindra bostadsspekulation i skärgården, genom t.ex. att utveckla former för frivillig boplikt. Kommunerna bör i sitt planarbete kunna avsätta områden för exempelvis hyresbostäder med boplikt.
- SLL bör verka för att stödja planerna på att upprätta ett interkommunalt bostadsbolag för byggande av hyresrätter i skärgården.
- SLL bör verka för att fastighetstaxeringen/fastighetsskatten utformas så att skärgårdsbefolkningen även på lång sikt har möjlighet att bo kvar.
- SLL bör verka för att statligt ägd mark som huvudregel förblir i samhällets ägo och används för allmänna och samhällsnyttiga ändamål. Skärgårdsstiftelsen är en lämplig markförvaltare.
- SLL bör verka för att strandskyddet bli mer flexibelt, med en skärpning i oexploaterade och känsliga naturområden men också en öppenhet för förtätning där det redan är tätbyggt. För att skärgården ska förbli levande, krävs att den bofasta befolkningen även i fortsättningen har möjlighet att bygga sjönära i områden som redan är exploaterade.

Inom området kommunikationer och infrastruktur föreslår Miljöpartiet att:

- Taxenivåer ska var jämförbara och rättvisa, och betalas med samma betalningsmedel
- SLL bör verka för ökad samordning mellan skärgårdstrafiken och t.ex. kommunala skolskjutsar och postturer.
- SLL bör verka för att anslutningskostnaderna för bredband följer kostnadsutvecklingen på fastlandet och ge stöd till småskaliga lösningar
- SLL bör verka för att elförsörjningen i skärgården blir säkrare.
- SLL bör verka för att hamnarna på ostkusten och deras spår- och vägförbindelser norr och söder om Stockholm används i större omfattning, för godstransporter mellan Östersjölanderna och kontinenten samt andra delar av Sverige, för att minska den tunga gods- trafikken i de inre och mest känsliga delarna av Stockholms skärgård.
- SLL bör verka för att Stockholmsregionens hamnar är drivande i utvecklingen av ett ekologiskt uthålligt transportsystem i Östersjön.

När det gäller fraktstödet framhåller Miljöpartiet i sitt remissyttrande att:

- Principen för fraktstödet bör vara att alla företag med säte i skärgården på ö utan bro eller statlig färja ska ha rätt till fraktstöd för företagets ”interna transporter”. Om medel

till generösare fraktstöd saknas, skulle möjligen regelverket kunna anpassas så att företagen ej kan få stöd till transporter som avser "tredje man", t ex byggföretagens kunder.

- Att livsmedelsbutikerna får sina transporter direkt rabatterade hos WÅAB är bra och förenklar för alla parter. Som livsmedelsbutik bör även mindre företag med något begränsat sortiment kunna räknas.

- Om förslaget att endast företag verksamma inom de areella näringarna ska kunna få fraktstöd skulle realiseras, bör även fiske och fiskodling räknas dit för att inte slå undan benen på dem som livnär sig på fiske/fiskodling vilka i flera fall byggt upp sina verksamheter med fraktstödet som en viktig förutsättning.

- När det gäller övriga transporter bör man kunna se till ändamålet. Om det är "samhällsnyttigt", som till exempel byggande av hyresbostäder eller egna hem för permanentboende, skulle man efter särskild ansökan hos t ex RTK kunna erhålla fraktstöd, både som byggföretag eller som kommunalt bostadsbolag. En sådan regel skulle kunna bli ett konkret landstingsstöd för fler permanentboende i övärlden.

Dessutom föreslår Miljöpartiet att:

- Skärgårdskonsulenter eller skärgårdsutvecklare införs som ett samarbetsprojekt mellan SLL, skärgårdskommunerna och Länsstyrelsen. Dessa kan dels fortsätta de nuvarande projektanställda EU-lotsarnas arbete med att hjälpa till med ansökningar om projektstöd från EU, dels fungera som samordningspersoner för skärgårdens närings- och föreningsliv och deras olika myndighetskontakter.

- All landstingsverksamhet måste ta hänsyn till att Östersjön under 2004 klassades som särskilt känsligt innanhav (PSSA-område). SLL bör som en konsekvens härav inventera möjliga risker för miljöbelastning i sina skärgårdsanknutna verksamheter.

- Arbetet med miljöanpassningen av WÅAB:s motorer och bränslen måste fortskrida. Målet är att allt bränsle ska vara förnyelsebart. För att motverka stranderosionen är det också viktigt att turlistor anpassas till mjukare körning (s k Ecodriving) och att krav ställs, vid upphandling av nya fartyg, att de alstrar så små svallvågor som möjligt.

- SLL bör aktivt arbeta för att det finns tillgång till avfallsåtervinning i skärgården genom att ställa ökade krav på materialbolagen.

- SLL bör aktivt stödja en jämn geografisk fördelning av bränslemackar. SLL bör också stödja projekt som syftar till att öka användningen av alkylatbensin och andra alternativa bränslen.

- SLL bör verka för att hastighetsbegränsning införs i fler vattenområden, för att minska buller, störningar och utsläpp samt för att öka säkerheten.

- SLL bör uppmuntra kommunerna att ställa funktionskrav och ge tidsbegränsade tillstånd för enskilda avloppsanläggningar. SLL bör verka för spridning av bra, ny teknik inom vatten- och avloppsområdet.

- SLL bör verka för att skyddade områden kopplade till lekplatser för fisk utökas, samt att begränsningar i fria handredskapsfisket under fiskens lektid införs.

När det gäller kultur föreslås att:

- SLL bör i första hand prioritera de lokalt förankrade kulturverksamheterna.

- SLL:s kulturstöd bör riktas till små lokala initiativ och projekt såsom lokala teaterföreställningar, spelmannsstämmor, kulturfestivalveckor och ö-dagar. Dessa arrangemang lockar även turister och stödjer indirekt lokalt näringsliv.
- SLL bör öka samarbetet med länets mångkulturkonsulent så att kultur från andra delar av världen och de nya svenskarna i större utsträckning når skärgården.

Svealands kustvattenvårdsförbund

Svealands Kustvattenvårdsförbund anser att förslaget till skärgårdspolitiskt program förtjänstfullt beskriver de flesta aspekter som rör Stockholms skärgård. Förbundet finner dock inte någonstans i texten skrivningar om vatten, vilket är det som gör skärgården unik och attraktiv. Förbundet för fram de senaste årens algbloomingar och menar att dessa satt fingret på det faktum att Östersjön och Stockholms skärgård har alltför höga halter av näringsämnen, främst kväve och fosfor. Förbundet finner det anmärkningsvärt att detta faktum ej har föranlett Regionplane och trafikkontoret att beakta vattnet i skärgården. Förbundet tar även upp EU:s ramdirektiv för vatten. Detta direktiv omfattar allt vatten, inklusive kustvatten och grundvatten, och innebär att vattnet ska hålla god ekologisk kvalitet. Förbundet konstaterar att direktivet över huvud taget inte behandlas i remissen trots att en tidsplan finns angiven när dess krav ska vara uppfyllda. Intentionerna i ramdirektivet är dessutom att de ska gripa in i all planering som gäller vatten. Direktivet är bindande för alla medlemsstater inom EU, Sverige inget undantag.

Svealands Kustvattenvårdsförbund efterlyser att det skärgårdspolitiska programmet i ramdirektivets anda tar upp planering och insatser för att minska utsläpp av näringsämnen. Programmet behöver enligt förbundet kompletteras med en vattenmiljödela, alternativt att vattenmiljön inklusive Ramdirektivet är integrerad i alla andra verksamhetsdelar.

Nätverket Näringsliv i Skärgården och Företagarna, regionkontoret Stockholm- Gotland

Dessa två organisationer ger samma remissvar. De är mycket kritiska till såväl förslaget som den process som har lett fram till detta. Dessa båda organisationer anger att de är mycket angelägna om en skärgårdspolitik med fokus på goda villkor för arbete och företagande. Organisationerna konstaterar att förslaget inte uppfyller deras önskemål. Brister kan sammanfattas som att programmet är riktat mot landstingets egna verksamheter, framförallt Skärgårdsstiftelsen och Waxholmsbolaget, vilket inte anses tillräckligt. Förslaget bör ha en mer heltäckande roll. Företagandet i skärgården är alltför summariskt behandlat.

Organisationen är även kritisk mot att synpunkter från de förberedande konferenserna ej finns med. Man anser inte heller att en arbetsgrupp med enbart representanter för landstingets egna verksamheter är tillräcklig för ett program av det här slaget. Medverkan från skärgårdens organisationer saknas och för att få företagare att delta är det viktigt att dessa ges någon ekonomisk kompensation för uteblivna intäkter.

Vidare anser dessa två organisationer att remissen har kommit ut vid olämplig tidpunkt på året och med för kort remisstid. De finner det även olyckligt att programmet går direkt till beslut när eventuella synpunkter har inkommit. Normalt är att det blir en ny, kortare remissrunda för att visa att svaren har beaktats.

Stockholms Handelskammare

Handelskammaren bemöter inte direkt något av förslagen i programmet, utan framför sina åsikter om att det inte minst i skärgården finns ett positivt näringslivsklimat där så stora delar som möjligt av skärgården ska kunna innefattas i det som kan kallas ”den funktionella regionen”. God infrastruktur och väl fungerande kommunikationer som underlättar arbetspendling och som möjliggör för skärgårdsföretag att kunna vara verksamma under hela året poängteras. Därutöver tar Handelskammaren upp faktorer som rimliga regelsystem, goda möjligheter till strandnära byggande och borttagande av fördyrande skatter som drabbar skärgården. Handelskammaren betonar även vikten av att det inte förekommer offentliga monopol inom t.ex. transporter och vård som begränsar skärgårdens tjänstproducerande företag.

Friluftsförbundet

Friluftsförbundet är mycket positiva till visionen och de övergripande målen i programmet som de tror kommer att tjäna regionens utveckling. Friluftsförbundet poängterar Försvarsmaktens avveckling av marker i skärgården och vikten att undvika exploatering av försvarets ej bebyggda mark. Det är viktigt att bevara den orörda mark som finns. Spara denna mark till förmån för friluftslivet, men utveckla och utnyttja de delar av bebyggelse och infrastrukturer som redan finns. Den obebyggda marken bör enligt Friluftsförbundet få stärkt naturskydd eller upplåtas till rekreation och friluftsliv.

Friluftsförbundet tar även upp Hälso-, sjukvård och räddningstjänst i skärgården och saknar i programmet en planering för en fungerande beredskap vid incidenter som kan innebära person- och /eller miljöskador. Friluftsförbundet betonar att beredskap måste finnas så att omistliga natur- och kulturvärden inte går förlorade.

Stockholms läns hembygdsförbund

Förbundet finner förslagen i politiskt program och utvecklingsplan väl genomarbetade och positiva för utvecklingen i skärgården. Förbundet finner inte anledning att kommentera dessa utom på en punkt där man är mycket kritisk. Det gäller avsnittet ”Stöd till kultur och extern projektverksamhet och underrubriken ”Kultur”.

Hembygdsförbundet stödjer målformuleringarna men finner det anmärkningsvärt att inte hembygdsrörelsen nämns. Förbundet har inget i sak att invända mot formuleringarna inom denna underrubrik, men anser dem ofullständiga eftersom hembygdsrörelsen inte är nämnd. Förbundet frågar sig om hembygdsrörelsen finns gömd i formuleringarna ”t.ex.” eller ”regionala uppdrag som landstinget stödjer”. Förbundet framhåller att de får ett landstingsbidrag om 644 000 kr per år från kultur- och utbildningsnämnden och att även en av dess föreningar, Föreningen Skärgårdsmuseet får landstingsbidrag.

Internationella samverkansorgan

Nylands förbund

Nylands förbund konstaterar att Stockholms läns skärgård och Nylands skärgård har många likheter i och med sitt läge invid landets huvudstadsregion. Visionen för skärgård-

den i förslaget till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting sammanfaller därmed i stora drag med målet i Nylands förbunds landsbygds- och skärgårdsprogram från år 2000. Man konstaterar dock vidare att när det gäller sysselsättning och befolkningsutveckling avviker skärgårdsförhållandena i Nyland från förhållandena i Stockholms läns skärgård. Den nyländska skärgården är till stor del en glesbygd med utflyttning, ofördelaktig åldersstruktur och ett svagt näringsliv. Tyngdpunkterna för utvecklingsåtgärderna i den nyländska skärgården är att stödja näringarna och sysselsättningen, samtidigt som stödinsatser riktas till turist- och rekreationsutbudet, boendet, nya former av tjänster, kultur- och naturmiljön, en minskad miljöbelastning samt infrastrukturen. Dessa områden kommer också i fortsättningen att vara prioriterade.

Nylands förbund medverkar bl.a. i Nordiska ministerråets Skärgårdssamarbete och i EU:s gränsöverskridande Interreg-program för skärgården mellan Sverige och Finland. Nylands medverkan utgår från de uppställda målen och strategierna för den nyländska skärgården samt övergripande strategier för hela landskapet. Även landstinget kommer enligt förslaget att fortsättningsvis arbeta med andra kust- och skärgårdsområden inom EU. Nylands förbund anser att ett fortsatt gränsöverskridande samarbete är viktigt för att samordna insatserna för skärgården utveckling och att detta samarbete utgår från de i flera aspekter likartade förhållandena och de gemensamma behoven i skärgården i Nyland och Stockholms län.

Övriga

Margareta Jörgensen har inkommit med mail och hävdar att hon inte tycker att landstinget ska bidra med några pengar till Skärgårdsstiftelsen så länge som de hyr ut på sådana villkor som står i tidningen. Enligt Margareta Jörgensen ska Skärgårdsstiftelsen istället sälja sina hus och pengarna användas till annat.

Ett yttrande har inkommit från fritidsboende öster om och på östra Ornö. I yttrandet uttrycks en stor besvikelse över SÅABs turlista för hösten 2005. Öarna är ej tillgängliga via WÅAB på måndag, tisdag och torsdag. På helgen är återresan på söndagen indragen. Dessutom kommenteras att det inte är någon trafik mellan trettonhelgen och påsk. I yttrandet framhålls att WÅAB borde via attraktiva turlistor uppmuntra passagerare till användande av kollektiva transporter. Att ta sig landvägen uppges vara besvärligt och svårt att hitta parkering. I yttrandet föreslås att komplettera trafiken med östra sidan av Ornö. Man poängterar att fritidstorpen mer och mer tenderar att bli ett alternativt boende året om. Sammanfattningsvis önskas daglig trafik under april till december och helgtrafik övrig tid. Yttrandet är från Dag Olstedt, Sören Lindberg, Britt-Marie Fridman, Rolf Björklund, Harald Berg, Susanne Stenberg, Anita Juhlin-Dannfelt, Rolf Back, Bertil Nordström och Håkan Eriksson

Bilaga 1

Remisslista - Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Kommuner i Stockholms län

Botkyrka
Danderyd
Ekerö
Haninge
Huddinge
Järfälla
Lidingö
Nacka
Norrtälje
Nykvarn
Nynäshamn
Salem
Sigtuna
Sollentuna
Solna
Stockholm
Sundbyberg
Södertälje
Tyresö
Täby
Upplands Väsby
Upplands-Bro
Vallentuna
Vaxholm
Värmdö
Österåker

Kommuner utanför Stockholms län

Nyköping
Oxelösund
Trosa
Östhammar

Kommunala bolag

Stockholm Visitors Board AB
Östhammars Näringslivsutveckling AB

Landsting, landstingsförvaltningar och bolag

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Folktandvården Stockholms län AB

Landstinget Södermanland
Landstinget Uppsala
Norrtälje Sjukhus AB
Regionförbundet Sörmland
Region Uppsala
Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län
Stockholms läns landsting, Färdtjänstnämnden
Stockholms läns landsting, Hälso- och sjukvårdsutskottet
Stockholms läns landsting, Kulturnämnden
Stockholms läns landsting, Patientnämnden
Stockholms läns museum
Stockholms läns sjukvårdsområde
Waxholms Ångfartygs AB

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Uppsala län

Statliga organ

ALMI
Banverket
Boverket
Försvarsmakten
Glesbygdsverket
Naturvårdsverket
NUTEK
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket
Vägverket region Stockholm
Vägverkets färjerederi AB

Högskolor, universitet

Kungliga Tekniska högskolan (KTH)
Stockholms universitet
Södertörns högskola
Uppsala universitet

Organisationer

Friluftsförbundet, Stockholms Distriktsförbund
Företagarna
Kommunförbundet Stockholms län
Lantbrukarnas Riksförbund, länsförbundet i Stockholm
Livsmedelshandlarna i Stockholms skärgård
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Nätverket Näringsliv i skärgården
Saltsjön-Mälarens Båtförbund
Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation (SIKO)
Skärgårdens trafikantförening
Sportfiskarnas Stockholmsdistrikt

Stockholms Handelskammare
Stockholms läns fiskareförbund
Stockholms läns hembygdsförbund
Svealands kustvattenvårdsförbund
Svenska Turistföreningen

Internationella samverkansorgan
Ålands landskapsregering
Egentliga Finlands landskap
Länsstyrelsen i Västra Finlands län
Sydvästra Finlands Miljöcentral
TE-Centralen i Egentliga Finland
Nylands förbund

Bilaga 2

Översikt

Totalt antal svarande: 56

Kommuner, 21 svarande, varav 12 avstår, är utan erinran eller har inga synpunkter

Norrtälje

Värmdö

Haninge

Nynäshamn

Österåker

Södertälje

Täby

Lidingö

Stockholms stad (Stockholms näringslivskontor, Stadsledningskontoret, Stockholms Hamn)

Östhammar (utan erinran)

Danderyd (avstår)

Tyresö (inga synpunkter)

Upplands-Bro (avstår)

Oxelösund (avstår)

Kommunförbundet Stockholms län (avstår)

Järfälla (avstår)

Ekerö (avstår)

Solna (avstår)

Huddinge (avstår)

Vallentuna (avstår)

Sundbyberg (avstår)

Landsting, landstingsförvaltningar och bolag, 10 svarande, varav 1 avstår

Waxholmsbolaget

Skärgårdsstiftelsen

Storstockholms Lokaltrafik

Landstingsstyrelsens förvaltning, Beställare Vård

Kultur- och utbildningsnämnden
Stockholms läns museum
Patientnämnden
Folktandvården
Norrtälje sjukhus
Landstinget i Sörmland (avstår)

Länsstyrelser och regionförbund, 3 svarande, varav 2 avstår eller har inget att erinra

Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionförbundet Uppsala län (avstår)
Länsstyrelsen i Uppsala län (har inget att erinra)

Statliga organ, 8 svarande, varav 3 avstår

Vägverket
Sjöfartsverket
Försvarmakten
Banverket
Riksantikvarieämbetet
Boverket (avstår)
Nutek (avstår)
Naturvårdsverket (avstår)

Högskolor, universitet, 2 svarande varav 1 utan synpunkter

Uppsala universitet
Södertörns högskola (inga synpunkter)

Organisationer, 10 svarande

Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation, SIKO
Skärgårdens Trafikantförening
Svenska Turistföreningen – Stockholmskretsen
Miljöpartiet de Gröna i Stockholms län
Svealands Kustvattenvårdsförbund
Nätverket Näringsliv i skärgården
Företagarna, regionkontoret Stockholm-Gotland
Stockholms Handelskammare
Friluftsförbundet

Stockholms läns hembygdsförbund
Kommunförbundet Stockholms Län

Internationella samverkansorgan, 1 svarande
Nylands förbund

Övriga

Margareta Jörgensen
Fritidsboende öster om och på östra Ornö