

Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Remisshandling 1 april–15 juni 2009



Förord

Landstingsfullmäktige uppdrog i budgeten för 2008 till Regionplane- och trafiknämnden att utarbeta ett nytt skärgårdspolitiskt program för landstingets insatser i skärgården. Det tidigare programmet från 2006 ska ersättas.

Regionplane- och trafikkontoret har under hösten 2008 och i början av 2009 arbetat fram ett förslag till skärgårdspolitiskt program i dialog med landstingets nämnder, bolag m.fl. samt berörda aktörer utanför landstings sfären som har verksamhet i skärgårdsområdet. Syftet med dialogen har varit att få fram en bild av skärgårdens utmaningar, vision, mål och strategier som delas av såväl interna som externa aktörer, så att samtliga inblandade parter verksamhet drar åt samma håll och inte motverkar varandra. Utgångspunkter för programmet har också varit den delregionala utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård som är antagen av Landstingsfullmäktige i maj 2008 samt samrådsförslaget, Regional Utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2010. Utifrån dessa utgångspunkter har ett förslag till program utarbetats som omfattar landstingets verksamheter och landstingets strategier för skärgården. Landstinget verkar också tillsammans med andra aktörer, men programmet fokuserar på landstingets roll.

Remissdokumentet består av två delar; ett förslag till skärgårdspolitiskt program för landstinget samt ett underlag till programmet. Förslaget till program innehåller vision, mål och strategier för landstingets verksamheter i skärgården. Underlaget innehåller beskrivningar av landstingets och andra aktörers verksamhet och ambitioner i skärgården samt en statistisk beskrivning av skärgården.

Regionplane- och trafiknämnden har beslutat att förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting remitteras under perioden 1 april till den 15 juni 2009 till kommuner, statliga myndigheter, länsstyrelser och andra viktiga samarbetsorgan i skärgårdsområdet samt till berörda nämnder, bolag m.fl. i landstinget.

Under remissperioden kommer särskilda dialog- och informationsinsatser att genomföras. Efter genomförd remiss utarbetas en samrådsredogörelse som stäms av med dialoggruppen. Beslut om programförslaget tas av Regionplane- och trafiknämnden i oktober 2009. Därefter följer beslut om antagande i Landstingsfullmäktige i början av 2010.

Stockholm i mars 2009

Sven-Inge Nylund

Regionplanedirektör

Regionplane- och trafikkontoret

Innehåll

Inledning 7

- Landstinget tar fortsatt ansvar för skärgården 7
- Landstingets insatser är viktiga 7
- Landstinget verkar även tillsammans med andra 7
- Programmets syfte 7
- En process i dialog 8
- Landstingets politik är för skärgårdens olika delar 8
- Genomförande av programmet 9
- Förhöjd ambitionsnivå för landstinget 9
- Avgränsning av skärgårdsområdet 10

Vision och mål 13

- Vision 13
- Mål 13

Utmaningar för skärgården 15

- Utmaning 1: Natur-, kultur- och rekreationsvärden 15
- Utmaning 2: Kommunikationer 16
- Utmaning 3: Näringsliv och kommersiell service 17
- Utmaning 4: Offentlig service 19

Landstingets strategier och insatser för skärgården 21

- Strategi 21
- Strategi 23
- Strategi 24
- Strategi 24
- Strategi 25

Inledning

Landstinget tar fortsatt ansvar för skärgården

Landstinget påtar sig genom detta skärgårdspolitiska program ett fortsatt stort ansvar för skärgårdens utveckling. Programmet anger inriktningen för landstingets politik och insatser i kust- och skärgårdsområdet. Det fokuserar på landstingets mandat – att ansvara för kollektivtrafiken, delar av den offentliga servicen och att värna marina och landbaserade miljöer på ett sätt som ger en livskraftig skärgård för nuvarande och kommande generationer. Programmet ligger även till grund för förverkliganden av de planeringsmål och åtaganden som uttrycks i landstingets långsiktiga planering i regionen. Tidsperspektivet i detta skärgårdspolitiska program är 6–10 år, för att kunna vara ett verktyg för att förverkliga den långsiktiga planeringen, och samtidigt sträcka sig längre än en mandatperiod.

Landstingets insatser är viktiga

Landstinget ansvarar för flera verksamheter i skärgården som i hög grad påverkar dess förutsättningar. En god tillgänglighet är till exempel en grundläggande förutsättning för att det ska vara möjligt att bo, verka i och besöka skärgården. Här är Waxholmsbolaget och SL viktiga aktörer. Likaså är skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden grundläggande för dess attraktivitet och utvecklingsmöjligheter. Genom Skärgårdsstiftelsen bidrar landstinget till att såväl utveckla som skydda och bevara dessa värden. Landstinget ansvarar också för en del av den offentliga servicen i skärgården; hälso- och sjukvård, kulturverksamheter, utvecklingsplaneringen och särskilda utvecklingsinsatser. Goda förutsättningar för ett attraktivt boende i skärgården, en bärkraftig sysselsättning och ett andrum för rekreation och friluftsliv är förutsättningar för en livskraftig skärgård, och utifrån samtliga dessa aspekter spelar landstingets politik en betydelsefull roll.

Landstinget verkar även tillsammans med andra

Kommunerna och länsstyrelsen är exempel på andra aktörer som tillsammans med landstinget är betydelsefulla för skärgårdens utveckling. Sedan 1970-talet, när skärgårdspolitiken etablerades som begrepp, har samtliga involverade aktörers engagemang för skärgårdens utveckling ökat markant, och deras strategier har gått från punktinsatser till sektorsövergripande ambitioner i partnerskap. EU-inträdet i mitten av 1990-talet har givit nya möjligheter till finansiering av utvecklingsprojekt i samverkan mellan flera aktörer, inom EU:s strukturfonder.

Programmets syfte

Detta program fokuserar på landstingets verksamheter och landstingets strategier för skärgården. Utgångspunkten är dock en bild utifrån ett helhetsperspektiv av skärgårdens utmaningar och målsättningar. Landstinget agerar inom sina verksamheter för att hantera dessa utmaningar och uppnå målsättningarna.

En vision för skärgården har tagits fram i detta program och landstingets verksamheter ska bidra till att denna vision uppnås. Visionen för skärgården är en del av

den övergripande vision för hela regionen "Europas mest attraktiva storstadsregion", som tagits fram inom arbetet med Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010. Landstingets politik för skärgården ska bidra till Stockholmsregionens attraktivitet och uppfyllelsen av visionen i RUFS 2010. Ett grundläggande perspektiv för detta program är att skärgården är en viktig del av regionen och dess förutsättningar är betydande för hela regionens attraktivitet. Skärgårdens unika och attraktiva värden ska vara tillgängliga för alla och det ska finnas goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet.

En process i dialog

Det skärgårdspolitiska programmet tas fram i dialog med landstingets nämnder och bolag samt övriga aktörer som har verksamhet i skärgården. Det är viktigt att landstingets politik för skärgården drivs utifrån en bild av utmaningar, vision, mål och strategier som delas av såväl interna som externa aktörer, så att samtliga inblandade parter verksamhet drar åt samma håll och inte motverkar varandra. En utgångspunkt för programmet har varit den delregionala utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård som är antagen av Landstingsfullmäktige i maj 2008 efter en bred förankring hos skärgårdens aktörer. Även samrådsförslaget, Regional Utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2010, har på ett övergripande plan givit en riktning åt landstingets vision och målsättningar för skärgården.

Den fortsatta processen består av en remissomgång som ger berörda aktörer möjligheter att ge uttryck för sina synpunkter på inriktning och innehåll i landstingets politik för skärgården. Remissperioden kommer att pågå till mitten av juni. Särskilda dialog- och informationsaktiviteter kommer att genomföras under remissperioden. Ett ytterligare dialogmöte planeras även efter remissperioden för diskussion kring föreslagna förändringar i programmet som remissvaren givit upphov till. I september ska Regionplane- och trafiknämnden (RTN) enligt planeringen besluta om direktiv för ändringar i programmet som föranleds av remissvaren. Beslut om programförslaget tas av RTN i oktober. Därefter följer beslut om antagande i landstingsfullmäktige i början av 2010.

Landstingets politik är för skärgårdens olika delar

Vissa av målen, strategierna och ambitionerna som uttrycks i detta skärgårdspolitiska program berör det samlade kust- och skärgårdsområdet, exempelvis trafik, infrastruktur samt hälso- och sjukvård. Andra, som exempelvis viss bidragsgivning, kulturverksamhet och bevarande av natur- och kulturvärden, berör främst öar utan fast landförbindelse i form av statlig färja, bro eller tunnel. Tyngdpunkten på utveckling och bevarande varierar mellan olika delar av skärgården, liksom tyngdpunkten på landstingets olika verksamhetsområden, strategier och insatser.

Genomförande av programmet

Landstingets skärgårdspolitiska program riktar sig till landstingets nämnder och bolag. Det ska tjänstgöra som övergripande vägledning för landstingets olika verksamheter i det arbete som berör skärgården. Det slutgiltiga skärgårdspolitiska programmet ska resultera i uppdrag till respektive nämnd inom landstinget för att de mål och strategier som arbetats fram också ska ges goda möjligheter att förverkligas. Landstingets nämnder och bolag konkretiserar strategierna i programmet och genomför de konkreta insatserna. Det kan också innebära att särskilda genomförandeprogram initieras och genomförs. Strategier och insatser riktar sig till både boende, besökare och verksamheter i skärgården, såväl idag som för kommande generationer. Genomförandet av strategierna ska vara igångsatt under den kommande femårsperioden. Implementeringen av programmet ska följas upp efter tre år.

Förhöjd ambitionsnivå för landstinget

I detta skärgårdspolitiska program har landstinget höjt ambitionsnivån på ett antal punkter vilka redovisas nedan.

Genom Skärgårdsstiftelsen har landstinget tillgång till ett stort kunnande i skärgården som bör tillvaratas. En ytterligare insats som landstinget önskar som huvudsaklig finansierare av Skärgårdsstiftelsen är att:

- *stiftelsen bör samverka med andra aktörer när det gäller exempelvis utveckling av besöksmål, samt bidra med rådgivning och dela med sig av sin kunskap om underhåll av natur- och kulturvärden.*
- *stiftelsen bör verka för att ytterligare öka tillgängligheten för att attrahera fler besökare.*

När det gäller trafiken är det utöver dagens målsättningar en ambition att:

- *bastrafiken ska omfatta trafik även i nord-sydlig riktning, där efterfrågan är stor för trafik mellan öar.*
- *Waxholmsbolaget och SL bör delta som aktiva parter för att utveckla skärgården som besöks- och turistområde.*

Det krävs även att:

- *den kollektiva trafiken ges företräde för att säkra ett pålitligt trafikutbud, vilket kräver insatser i form av överenskommelser med bryggägare.*

Mot bakgrund av SL:s betydelse för skärgårdens tillgänglighet krävs att:

- *samordningen mellan Waxholmsbolagets och SL:s trafik ökar genom samverkan på strategisk nivå.*
- *det finns en viljeinriktning med ambitioner och insatser för skärgårdsområdet för kollektivtrafiken på land, som understödjer skärgårdens utveckling.*

För att få en mer samlad struktur för investeringar i infrastruktur i skärgården krävs att:

- *trafikplanering för skärgården hanteras samlat. I det samarbete som finns i länet mellan aktörer, som består av Stockholms stad, Länsstyrelsen, Banverket, Vägverket, Regionplane- och trafikkontoret, SL och KSL, ska en beredning ske som säkrar att planering och prioriteringar görs för skärgårdens investeringar utifrån ett samlat perspektiv. Dialog kring investeringar vid replipunkter och vägar till och inom skärgården samt bidrag till bryggor och enskilda vägar ska hänföras till detta samarbete för ett samlat perspektiv. Även WÅAB ska ingå i denna planering.*

Skärgården har särskilda förutsättningar som behöver beaktas. En uppgift för landstinget är därför att:

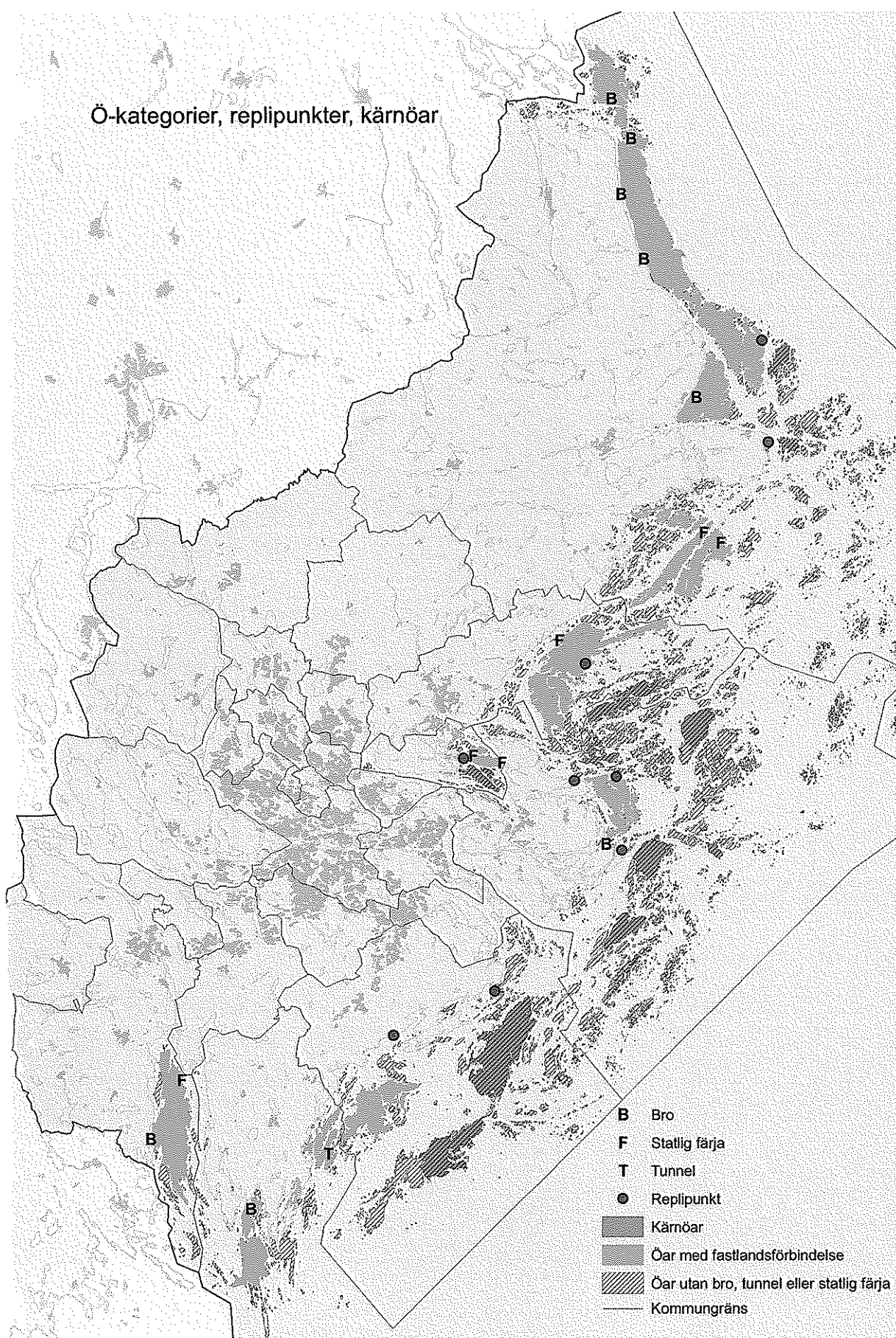
- *tillsammans med andra offentliga aktörer tydliggöra skärgårdens behov av att ses som ett glesbygdsområde och dess förutsättningar när det gäller exempelvis regelförändringar och andra förändringar som påverkar förhållandena för boende eller verksamma i skärgården.*

Avgränsning av skärgårdsområdet

Det finns ingen vedertagen definition av skärgården. Skärgård kan avse olika geografiska avgränsningar beroende på vilken frågeställning eller vilket perspektiv som avses. En utgångspunkt för detta program är statistik som redovisar utvecklingen i skärgården. Denna statistik omfattar öarna i de sju skärgårdskommunerna (Norr-tälje, Österåker, Vaxholm, Värmdö, Haninge, Nynäshamn och Södertälje) som har trafik med statlig eller privat färja, reguljär båttrafik samt öar som saknar förbindelser. Dessutom ingår vissa öar som har bro eller tunnel (Singö, Fogdö, Vaddö, Björkö, Vätö, Muskö, Himmelsö, Herrö, Yxlö, Torö, Svärdsö, Oxnö, Djurö och Vindö). I viss befolkningsstatistik redovisas även "Angränsande skärgårdskommuner" som är Lidingö, Nacka och Tyresö.

I programmet används följande benämningar för att beteckna olika delar i skärgården:

1. *Skärgården eller skärgården som helhet* är öar med och utan fast landförbindelse samt ovan angivna öar som har bro eller tunnel.
 2. *Öar med fast landförbindelse* är öar med bro, tunnel eller statlig färja.
 3. *Öar utan fast landförbindelse* är öar som inte har bro tunnel eller statlig färja.
- I denna kategori ingår också öar som har enskild/privat färjetrafik.



Vision och mål

Visionen för Stockholms skärgård ska vägleda landstingets arbete för skärgården, men den bör också vara förankrad hos övriga aktörer, för att samtliga aktörer med verksamhet i skärgården ska arbeta åt samma håll. Den övergripande visionen för regionen i RUFS 2010 är "Europas mest attraktiva storstadsregion".

Vision

En skärgård som genom sina unika värden är attraktiv för boende, besökare och verksamheter.

Visionen för skärgården ska bidra till visionen för hela regionen. De strategier och insatser som görs i skärgården ska bidra till regionens attraktivitet och till att regionen kan nå visionen i RUFS 2010. Det innebär att skärgården ska bidra till att göra Stockholm till "Europas mest attraktiva storstadsregion". Skärgårdens unika och attraktiva värden ska vara tillgängliga för alla och det ska finnas goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet.

Mål

Mål för att uppnå visionen för skärgården är:

En långsiktigt väl förvaltd skärgård med natur-, kultur- och rekreationsvärden som bevaras och utvecklas.

En för alla öppen och tillgänglig skärgård med effektiva miljövänliga, kollektiva transporter och ändamålsenlig infrastruktur.

En livskraftig skärgård med goda förutsättningar för verksamheter och kommersiell service som är anpassade till skärgårdens förhållanden året om.

En skärgård med behovsanpassad, tillgänglig och resurseffektiv offentlig service av god kvalitet.

14 Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Utmaningar för skärgården

Att närma sig mål och vision är ingen enkel uppgift. När vi ser till utvecklingstrender, tillgängliga resurser och formella förutsättningar framträder ett antal utmaningar som kräver strategier för att hanteras. Dessa utmaningar är:

- Att möjliggöra utveckling och samtidigt bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Att vidareutveckla kommunikationerna till och inom skärgården, genom ändamålsenlig infrastruktur och ett effektivt och hållbart transportsystem.
- Att utveckla förutsättningar för näringsliv och kommersiell service som är baserade på skärgårdens värden, förutsättningar och behov.
- Att erbjuda offentlig service av god kvalitet och tillgänglighet i skärgården.

Nedan beskrivs respektive utmaning och i nästföljande avsnitt de strategier som behövs för att möta dem.

Utmaning 1: Natur-, kultur- och rekreationsvärden

Att möjliggöra utveckling och samtidigt bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden

Skärgårdens unika natur-, kultur- och rekreationsvärden är grunden för dess attraktivitet. Dessa värden måste bevaras och utvecklas så att de är välhållna och tillgängliga både idag och för kommande generationer. Närheten till en växande storstad ger ett starkt tryck på skärgården och dess upplevelser. Skärgårdens värden och attraktivitet riskerar att förloras om de nyttjas utan tanke på att de även måste skyddas.

Det är en utmaning att säkerställa att landskapet sköts på ett uthålligt sätt. Många ängsmarker har odlats upp eller växt igen. Endast ett fåtal betade strandängar finns kvar. Möjligheterna till djurhållning av betesdjur spelar en betydelsefull roll för bevarandet av kulturarvet. Jordbruk med djurhållning för att hålla landskapet öppet dras med lönsamhetsproblem och det brister i strukturer som bidrar till deras överlevnad.

Också miljön under vattenytan påverkas av aktiviteten i skärgården och är i behov av skydd. Näringshalterna har minskat sedan 1970-talet, men fortfarande är övergödningen det mest allvarliga regionala föroreningsproblemet i skärgården. Utsläpp och svall från färjor och fritidsbåtar tillhör det som i stor utsträckning belastar den marina miljön. Det ökade besöksstrycket och möjligheten att navigera med hjälp av GPS, ekolod och bättre sjökort innebär ökat antalet skyddsvärda miljöer som utsätts för störningar och utsläpp. Ytterskärgårdens unika miljö och grunda havsvikar tillhör det som är särskilt känsligt för störningar och denna del av skärgården tål inte ett starkt besöksstryck.

Stockholms skärgård är ett överhettat glesbygdsområde där resursstarka grupper har större möjligheter än andra att få del av skärgårdens värden. I Landstingets politik ingår att bemöta utmaningen att bevara och utveckla, men även att hålla dessa värden tillgängliga för alla.

Utmaning 2: Kommunikationer

Att vidareutveckla kommunikationerna till och inom skärgården, genom ändamålsenlig infrastruktur och ett effektivt och hållbart transportsystem.

Goda kommunikationer både till och inom skärgården är en grundläggande förutsättning för dess livskraft. Tillgängligheten krävs, samtidigt som miljön ska värnas. Trafiken ska utvecklas i enlighet med Regionalutvecklingsplan för Stockholms län 2001, RUFS 2001 och den delregionala planen för kust och skärgård, vilket till sjöss är relativt resurskrävande för Waxholmsbolaget (WÅAB). Därutöver tillkommer krav på miljöanpassning och exempelvis handikappanpassning, vilket tar förhållandevis lång tid att få genomslag i kollektivtrafiken till sjöss, och innebär jämförelsevis kostsamma investeringar.

Med en större strategisk samordning mellan SL och Waxholmsbolaget skulle förutsättningarna vara bättre för ett enklare och effektivare resande. Möjligheterna för boende i skärgården förbättras om kollektivtrafiken är effektiv med smidiga byten mellan trafikslag, och belastningen på miljön minskar om fler kan åka kollektivt.

Ytterligare en utmaning är att investeringar i infrastruktur inom och till skärgården ofta är små i ett jämförande perspektiv, men för skärgårdens förutsättningar kan de vara avgörande. Idag är det en splittrad struktur för finansieringen av exempelvis investeringar i enskilda vägar, enskilda bryggor och replipunkter. Ansvaret delas av Vägverk, Landsting och kommuner. I den regionala trafikplaneringen riskerar de relativt små investeringarna i och till skärgården att få en underordnad betydelse. Bristen på en samlad struktur för skärgårdens investeringar gör också att rätt prioriteringar inte säkerställs genom att beslut fattas på olika håll.

Utmaning 3: Näringsliv och kommersiell service

Att utveckla förutsättningar för näringsliv och kommersiell service som är baserade på skärgårdens värden, förutsättningar och behov.

Skärgården som helhet uppvisar en god befolkningsökning, vilket bidrar till goda förutsättningar i området och är en indikator på dess attraktivitet och utvecklingskraft. Det är dock viktigt att notera att på öar utan bro, tunnel eller statlig färja har folkmängden minskat eller i stort sett varit oförändrad under perioden 2001 till 2006.

Fakta

Befolkningen i skärgården som helhet har ökat med knappt 10 procent från mitten av 1990-talet till 2006. Det är samma utvecklingstakt som i Stockholms län i sin helhet. Befolkningen har ökat under hela perioden, men utvecklingstakten var lägre under 2000-talet jämfört med 1990-talets.

Även i ett längre perspektiv har befolkningen i hela skärgården ökat. Efter en nedgång runt 1970 har folkmängden ökat kontinuerligt fram till 2006. I ett nationellt perspektiv uppvisar Stockholms skärgård den största befolknings-tillväxten av alla skärgårdsregioner under perioden 1997–2006.

På öar utan fast förbindelse med fastlandet har folkmängden minskat eller i stort sett varit oförändrad mellan 2001 och 2006. Befolkningsökningen i skärgårds-området som helhet var också lägre än i Stockholms län under denna period.

Befolkning i skärgården och ö-kategorier, skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 2001 och 2006, utveckling 2001–2006 index 2001=100 och genomsnittlig årlig förändringstakt, procent.*

Område	Ö-kategori	2001	2006	2006 (2001=100)	Årlig förändringstakt, procent
Skärgården	Öar utan fast landförbindelse	3 044	3 025	99	-0,1
	Öar med bro, tunnel, statlig färja	10 850	11 185	103	0,6
	Alla öar	13 894	14 210	102	0,5
Skärgårds-kommuner		303 518	318 697	105	1,0
Stockholms län		1 838 882	1 918 104	104	0,9
Riket		8 909 128	9 113 257	102	0,5

Det är en utmaning att en relativt stor andel av hela skärgårdens befolkning är äldre, och att det behövs ett generationsskifte bland skärgårdsföretagen. Nya entreprenörer behöver ta över för att säkra en god ekonomisk utveckling framöver. Servicen har försämrats och det måste finnas en väl fungerande basservice, för att det ska vara attraktivt för duktiga entreprenörer att driva företag i skärgården. Skärgården som helhet har en hög andel låginkomsttagare jämfört med länet. Inkomsterna på öar utan fast landförbindelse är dock lägre än på öar med fasta landförbindelser.

I skärgården som helhet är också utbildningsnivån låg jämfört med länet. Det bör dock noteras att flera av skärgårdskommunerna som helhet också har jämförelsevis låg utbildningsnivå. Detta gäller också för flera andra kommuner i länet. I skärgården, liksom i andra områden i länet, finns ett starkt samband mellan utbildningsnivå och inkomstnivå.

Många av skärgårdsföretagen brottas med en liten marknad, små volymer, långa avstånd och höga transportkostnader. Detta gäller särskilt för verksamheter på öar utan fast landförbindelse. Det gör skärgårdsföretagen relativt sårbara, exempelvis kan kostsamma förändringar i regelverk som är utformade utifrån mer storskaliga verksamheter eller företag utan skärgårdens avståndsnackdelar, vara tillräckliga för att stjälpa småskaliga verksamheter som även behöver hantera en liten marknad och långa avstånd. Skärgårdens villkor och förutsättningar kan vara otillräckligt kända när beslut tas som påverkar dessa verksamheters förutsättningar.

Skärgårdsbutikerna har generellt sett en liten marknad med stor säsongsvariation och har genom sin litenhet många gånger ett högre prisläge än de stora butikerna på fastlandet. Till detta kommer kostnaden för frakten. Landstinget kan bidra till att skapa goda generella förutsättningar för kommersiell service, men har liksom för stöd till näringsidkare begränsade möjligheter att direkt bidra till den kommersiella servicen. Det gör skärgårdsbutikerna sårbara för konkurrensen från fastlandets butiker.

Fakta

I Kommunallagen regleras bland annat vad kommuner och landsting får göra och har för befogenheter. Enligt kommunallagen får kommuner och landsting ta hand om angelägenheter av "allmänt intresse", vilket innebär att kommuner och landsting får göra sådant som allmänt främjar näringslivet, men får inte ge direkta stöd till näringslivet. När det gäller bidrag till näringsliv så är näringspolitiken en statlig angelägenhet som inte får bedrivas av vare sig en kommun eller ett landsting. En annan begränsning är också att kommuner eller landsting inte får påverka näringslivets val av lokalisering, genom exempelvis ekonomiskt stöd till företag som lokaliserar sig på något specifikt ställe, eftersom det påverkar konkurrensförutsättningar. Stöd till enskilda näringsidkare får bara lämnas om det finns "synnerliga skäl", t.ex. vid en nedläggning av en stor och dominerande arbetsgivare på orten.

Ett undantag från landstingets begränsade möjligheter att stödja kommersiell service är när det finns "synnerliga skäl" enligt kommunallagen, vilket är när servicenivån sjunker klart under det acceptabla för medborgarna. Då kan kommuner eller landsting ha rätt att ekonomiskt understödja enskilda näringsidkare för att garantera en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen. Landstinget kan således bidra till att säkerställa en minimistandard av kommersiell service utifrån ett medborgarperspektiv, men kan inte ge bidrag för att säkerställa fortlevnaden av tjänsten utifrån näringsidkarens perspektiv. Vad som är tillräcklig omfattning för att uppnå "minimistandard" på kommersiell service finns dock inte specificerat, utan det är upp till lokala och regionala aktörer att tolka detta begrepp utifrån rådande förutsättningar.

Utmaning 4: Offentlig service

Att erbjuda offentlig service av god kvalitet och tillgänglighet i skärgården.

Den demografiska utvecklingen i skärgården påverkar förutsättningarna för den offentliga servicen. Befolkningen i skärgården som helhet är relativt gammal och blir allt äldre. Det har skett relativt stora förskjutningar mellan de olika åldersgrupperna i skärgården som helhet under det senaste decenniet.

Fakta

Medan andelen personer 45 år och äldre uppgår till cirka 40 procent och lite däröver i skärgårdskommunerna, länet och riket så är motsvarande andel drygt 55 procent i skärgården som helhet. På öar utan fast förbindelse är åldersgruppen 45–64 år något större än i skärgården som helhet och barnen är färre.

Befolkningens fördelning på åldersgrupper i ökategorier, skärgården, skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket, 2006, procent

Åldersgrupp	Öar utan fast landförbindelse	Öar med fast landförbindelse	Skärgården som helhet	Skärgårdskommuner	Länet	Riket
0–6 år	5,4	6,2	6,0	8,9	8,9	7,7
7–12 år	5,0	6,8	6,4	7,4	6,7	6,6
13–15 år	3,5	4,6	4,4	4,6	3,9	4,1
16–19 år	5,1	5,5	5,4	5,7	4,9	5,4
20–24 år	3,7	3,1	3,2	5,2	5,6	5,9
25–44 år	17,8	19,5	19,1	27,3	30,9	26,7
45–64 år	39,8	34,8	35,9	26,5	25,1	26,2
65–år	19,7	19,5	19,5	14,5	14,1	17,4
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

I skärgården som helhet har andelen av befolkningen som är över 45 år ökat från mitten av 90-talet till 2006, från knappt 50 procent till drygt 55 procent. Samtidigt har de yngsta åldersgrupperna, 0–6 och 7–12 år, minskat sedan mitten av 90-talet, likaså de i yngre medelåldern, 25–44 år. Åldersstrukturen påverkas av flyttmönstren. Skärgården som helhet har en kraftig nettoutflyttning av personer i åldersgruppen 45–64 år, och en nettoutflyttning av personer i åldrarna 7–24 år.

Det minskade antalet barn i skärgården innebär sämre underlag för skolor, vilket i sin tur försvårar för familjer att bosätta sig där. Det ökade antalet äldre ställer å andra sidan krav på utbudet av vård och omsorg.

Både boende och besökare i skärgårdsområdet behöver offentlig service med hög kvalitet och tillgänglighet. Skärgårdens attraktivitet som miljö för både boende och besök minskar om det brister i den offentliga servicen. När det gäller hälso-, sjuk- och tandvård så är det landstingets utmaning att i skärgårdsområdet erbjuda hälso- och sjukvård i enlighet med de uppställda målsättningarna, till en allt äldre befolkning och med ett stort besökstryck på sommaren.

Landstingets strategier och insatser för skärgården

Landstinget och dess nämnder och bolag kan inte inom sina verksamheter själv uppnå de mål som finns angivna. Flera av målen kräver att aktörerna gemensamt arbetar mot samma riktning, enskilt eller i samverkan. Landstingets strategier och insatser för att uppnå de angivna målen är:

- Utveckla och bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Erbjud en bra kollektivtrafik och bidra till en ändamålsenlig infrastruktur.
- Bidra till goda generella förutsättningar för en livskraftig skärgård.
- Säkra tillgången till effektiv och behovsanpassad offentlig service av god kvalitet.
- Planera för en attraktiv skärgård för besökare samt attraktiva och funktionella skärgårdssamhällen för boende och verksamhet.

Dessa insatser beskrivs nedan. De ska vara igångsatta under den kommande femårsperioden. Implementeringen av programmet ska följas upp efter tre år.

Strategi

Utveckla och bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden

Att bevara och samtidigt utveckla skärgårdens natur- och kulturvärden är en förutsättning för en livskraftig skärgård. För att skärgårdens värden inte ska gå förlorade krävs att bevarande och utveckling kan förenas, vilket bland annat kräver resurser och strategier för skötsel och tillsyn av såväl landbaserade som marina miljöer, samt väl genomtänkta strategier för besöksnäringarna. Innerskärgård, mellanskärgård och ytterskärgård har delvis skilda utmaningar och möjligheter, vilket också gäller för de norra, mellersta och södra skärgårdsdelarna.

Det är en utmaning för samtliga aktörer som är verksamma i skärgården att säkerställa att landskapet ovan och under vattenytan skyddas. En samsyn krävs för vilka insatser och prioriteringar som bör göras, exempelvis att hålla ängsmarker och strandängar öppna, hålla ytterskärgården ostörd och nyttja grunda havsvikar med försiktighet.

Balansen mellan och betydelsen av bevarande och utveckling kan se olika ut i dessa olika delar av skärgården, och det krävs således olika strategier och insatser för skärgårdens skilda delar. Turism och besöksnäring bör riktas till utvalda områden i skärgården för att minska belastningen på dess mest skyddsvärda delar. I regionplaneringen hanteras sådana avvägningar och intentionerna i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård är bl.a. att bebyggelseutvecklingen bör anpassas så att natur-, kultur- och rekreationsintressen tillgodoses. Ny bebyggelse på öar utan bro, tunnel eller statlig färja bör i första hand lokaliseras till samhällen och byar på kärnöarna.

Skärgårdsstiftelsen är en viktig aktör för att bevara skärgårdens värden och samtidigt göra dem tillgängliga för besök, rekreation och friluftsliv. Skärgårdsstiftelsen ansvarar för att sköta och vårda de marker och byggnader som stiftelsen äger så att de är attraktiva för besökare. Stiftelsens byggnader är av kulturhistoriskt värde och

stiftelsen har ett ansvar att hålla dem bevarade och tillgängliga för allmänheten.

Skärgårdsstiftelsen ska i sin verksamhet sträva efter att nå nya grupper av besökare samt bör verka för att ytterligare öka tillgängligheten för att attrahera fler besökare.

Skärgårdsstiftelsens verksamhet har en ideell och en kommersiell del. Den ideella delen består av att sköta och vårda stiftelsens marker och den kommersiella av att arrendera och hyra ut de byggnader stiftelsen äger. Den kommersiella verksamheten ska bedrivas marknadsmässigt för att undvika snedvridning i jämförelse med övrig besöksnäring i skärgården.

Skärgårdsstiftelsen har en betydande förankring i skärgården och ett stort kunnande som bör tillvaratas. Skärgårdsstiftelsen bör samverka med andra aktörer när det gäller exempelvis utveckling av besöksmål, samt bidra med rådgivning och dela med sig av sin kunskap om underhåll av natur- och kulturvärden.

Landstingets miljöpolicy är ytterligare ett redskap för att minska påverkan på skärgårdens miljö. Miljöpolicyen innebär ett kontinuerligt arbete för samtliga av landstingets verksamheter. I policyen anges tidsatta mål och ges exempel på konkreta insatser för respektive förvaltning och bolag. Waxholmsbolaget och SL arbetar för att miljöanpassa den egna trafiken genom exempelvis användning av nya drivmedel, och ställer miljökrav vid upphandling av externa utförare av trafiken.

Landstinget samverkar även med andra aktörer för att bevara och utveckla skärgårdens natur- och kulturvärden på land och i vatten. Landstinget ska även fortsättningsvis samarbeta med andra organisationer inom detta område, genom att ge ekonomiskt stöd till organisationer och projekt inom miljöanslaget enligt nuvarande inriktning. Landstinget främjar även skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden genom medfinansiering ur skärgårdsanslaget till projekt inom länsstyrelsens Landsbygdsprogram.

Fakta Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län

Skärgårdsstiftelsen är inte ett landstingsorgan, utan en självständig stiftelse. Stockholms läns landsting är en av de tre stiftarna och huvudfinansiär sedan 1971. Stiftelsens verksamhet styrs av stadgar samt riktlinjer och arbetsordning som fastställs av styrelsen. Styrelsen består av ledamöter valda av landstinget, Stockholms stad samt skärgårdskommunerna.

Landstingets ambitioner sedan 70-talet med satsning på regional utveckling av länets glesbygdsområden och som huvudman för länets sjukvård och därmed folkhälsa stämde väl överens med stiftelsens syften att bevara skärgårdens värden, göra skärgården tillgänglig för rekreation och skapa sysselsättning i skärgården.

Skärgårdsstiftelsens ändamål är att med donerade och förvärvade fastigheter som grund verka för att bevara Stockholms skärgårds egenart, naturvärden och landskapsbild och samtidigt främja utvecklingen av friluftsliv, kultur, rekreation och turism med beaktande av den bofasta befolkningens intressen.

Strategi

Erbjuda en bra kollektivtrafik och bidra till en ändamålsenlig infrastruktur.

Landstinget tillhandahåller kollektiva transporter på land och till sjöss. Landstinget bidrar till investeringar i infrastrukturen i skärgården. Kollektivtrafiken ska ha hög tillgänglighet för boende och besökare, god kvalitet och hög miljöanpassning. Det ska vara enkelt att resa och skilda behov ska beaktas så långt det är möjligt. Besökare, fritidsboende och fastboende har olika behov och detta ska avspeglas i trafikutbudet.

Waxholmsbolaget är landstingets främsta redskap för att skapa tillgänglighet i skärgården. Dagens standard på Waxholmsbolagets trafik ska inte försämrats, och på sikt ska RUFSS 2001 ambitioner genomföras fullt ut. Minimistandarden för turutbudet till replipunkter och kärnöar ska vara två turer på morgon/förmiddag och två turer på eftermiddag/kväll. Bastrafiken under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer. Waxholmsbolaget och SL bör delta som aktiva parter för att utveckla skärgården som besöks- och turistområde.

Både för utflyktsresenärer och boende på öarna skulle skärgårdens tillgänglighet öka om det fanns större möjligheter att resa kollektivt inom skärgården, utan att passera fastlandet. Pålitligheten i trafiken skulle också öka om WÅAB kunde få företräde vid kajerna och inte behövde vänta på en ledig plats. Det krävs därför att den kollektiva trafiken ska ges företräde till bryggor, vilket kräver insatser i form av överenskommelser med bryggägare.

Det är därutöver en ambition att bastrafiken även ska omfatta trafik i nord-sydlig riktning, där efterfrågan är stor för trafik mellan öar.

SL och Färdtjänsten är också viktiga aktörer för tillgängligheten till skärgården. Färdtjänsten kommer att ingå i SL. Samordningen skulle kunna förbättras med en högre grad av samverkan på strategisk nivå. Finns inte tydliga uppdrag för samordning av trafiken så riskerar denna fråga att inte prioriteras. Mot bakgrund av SL:s betydelse för skärgårdens tillgänglighet krävs därför att samordningen mellan Waxholmsbolagets och SL:s trafik ska öka genom samverkan på strategisk nivå. Det ska finnas en viljeinriktning med ambitioner och insatser för skärgårdsområdet beträffande kollektivtrafiken på land som understödjer skärgårdens utveckling.

För att säkra att de mest prioriterade behoven tillgodoses behövs en mer samlad struktur för skärgårdens investeringar, där samordning sker mellan de ingående aktörerna utifrån ett helhetsperspektiv på utvecklingen. Trafikplanering för skärgården ska hanteras samlat. I det samarbete som finns i länet mellan aktörer som består av Stockholms stad, Länsstyrelsen, Banverket, Vägverket, Regionplane- och trafikkontoret, SL samt KSL, ska det ske en beredning som säkrar att planering och prioriteringar görs för skärgårdens investeringar utifrån ett samlat perspektiv. Dialog kring investeringar vid replipunkter och vägar till och inom skärgården samt bidrag till bryggor och enskilda vägar ska hänföras till detta samarbete för ett samlat perspektiv. Även WÅAB ska ingå i denna planering av skärgårdens infrastrukturfrågor.

Stödgivning till övrig trafik, såsom ångbåtar, ska fortgå som tidigare.

Strategi

Bidra till goda generella förutsättningar för en livskraftig skärgård.

Landstingets skärgårdspolitik syftar till att skapa goda generella förutsättningar för utveckling och tillväxt, genom att skapa tillgänglighet, främja infrastruktur, erbjuda offentlig service och bidra till att skapa attraktiva miljöer med unika värden. Bra kommunikationer och offentlig service samt välbevarade och attraktiva miljöer är faktorer som generellt bidrar till goda förutsättningar för besök, boende och verksamheter. Det ger förutsättningar för människor att bosätta sig i skärgården, för besökare att finna skärgården attraktiv och för verksamheter att verka och växa utifrån de möjligheter och villkor som skärgården ger.

Landstinget är dock endast i begränsad omfattning delaktigt i direkta ekonomiska bidrag till skärgårdens verksamheter, och då enbart när det gäller verksamheter av allmänt intresse. Regionplane- och trafiknämnden lämnar bidrag ur skärgårdsanslaget till investeringar i infrastruktur t.ex. bryggor, replipunkter, IT-struktur samt andra projekt som är av allmänt intresse. Investeringar i skärgårdens infrastruktur ska planeras inom ramen för det samarbete som föreslås ovan.

Regionplane- och trafiknämndens medfinansiering av investeringar i drivmedelsanläggningar fortgår enligt gällande avtal för att upprätthålla en struktur för försörjning med drivmedel.

Landstinget kan bidra till goda generella förutsättningar för kommersiell service genom en god tillgänglighet och genom insatser för att bevara och utveckla skärgårdens värden. Den kommersiella servicen har landstinget begränsade möjligheter att stödja direkt. Det finns dock behov av att utifrån medborgarnas perspektiv säkra ett tillräckligt utbud av livsmedel. Regionplane- och trafiknämnden kommer därför även fortsättningsvis att subventionera livsmedelsbutikernas varutransporter. Livsmedelsbutiker i en glesbygd som skärgården har svårt att på egen hand driva en ekonomiskt hållbar verksamhet och deras överlevnad krävs för att säkerställa en miniminivå av kommersiell service till medborgarna. Övriga företag kan tillsvidare få stöd till tunga och skrymmande transporter i enlighet med regelverket för fraktstöd från år 2008.

Strategi

Säkra tillgången till effektiv och behovsanpassad offentlig service av god kvalitet.

Landstinget kan inom sina kärnverksamheter i hög grad påverka de generella förutsättningarna för boende och besökare i skärgården. En tillgänglig och bra offentlig service är en grundläggande förutsättning för en god livsmiljö. Ambitionen är att öka tillgängligheten, stärka patientens inflytande över vården och ge en bättre vård med hög kvalitet i hela länet. Stockholms läns landsting har även beslutat om en skärpt vårdgaranti.

I de delar av skärgården som saknar landförbindelse sker transporter av patienter i ambulanssjukvården via ambulanshelikopter eller via båt för anslutning till ambu-

lans på fastlandet. För att täcka behoven finns läkarbåtar på vissa håll i skärgården. Delar av hälso- och sjukvårdens verksamheter får riktade ersättningar för att klara behoven under sommaren.

Även för tandvården är målet en god tandhälsa och en tandvård på lika villkor för hela befolkningen. Inom tandvården finns ett områdesansvar för att säkerställa tillgängligheten i glesbefolkade områden.

Landstinget stödjer, stimulerar och skapar förutsättningar för ett rikt och mångsidigt kulturutbud i skärgården. Inom Kulturnämnden finns stöd som direkt vänder sig till skärgården. Dessa stöd riktas i stor utsträckning till barn och ungdomars behov. I bidragsgivningen tas särskild hänsyn till arrangemang under lågsäsong och samverkan med kommuner och folkrörelse för att utnyttja resurserna effektivt. Utöver bidragsgivning finns inom Kulturnämndens verksamhet länshemslöjdskonsulenter, Länsmuseet och Regionbiblioteket. Dessa är betydelsefulla för tillgången till ett kulturutbud, bevarande och utveckling av kulturmiljöer, och samtidigt ge förutsättningar för näringsverksamhet i skärgården. Att utveckla och skapa möjligheter för kulturmöten och ökat samarbete mellan aktörer inom kulturområdet är en annan viktig faktor.

Strategi

Planera för en attraktiv skärgård för besökare samt attraktiva och funktionella skärgårdssamhällen för boende och verksamhet.

Planering för skärgårdens utveckling kräver ett helhetsperspektiv och det är en mängd aktörer inblandade som alla värnar om sina intressen. Det krävs en samlande part och en arena för att uppnå en samsyn kring och samverkan för skärgårdens utmaningar, utifrån det helhetsperspektiv som krävs. Denna samverkan bör involvera ett stort antal aktörer, representanter för olika skärgårdsintressen, lokala, regionala och nationella aktörer samt aktörer som representerar olika samhällssektorer.

Landstinget är inom den regionala utvecklingsplaneringen en samlande part. Den regionala utvecklingsplanen ska anvisa ett strategiskt, övergripande och långsiktigt förhållningssätt till viktiga frågor. Utöver denna planering anger den delregionala utvecklingsplaneringen för kust och skärgård en översiktlig inriktning för frågor av betydelse för skärgårdens långsiktiga utveckling. För landstingets del konkretiseras den översiktliga inriktningen i det skärgårdspolitiska programmet, medan kommuner och huvudmän för olika verksamheter konkretiserar sina ambitioner och strategier inom sina respektive områden.

Skärgårdsföretag har både gles- och avståndsnackdelar. Skärgårdens förutsättningar och villkor kan behöva göras kända för olika aktörer som hanterar frågor av vikt för skärgårdens förutsättningar. Detta kräver en samsyn på skärgårdens villkor och förutsättningar hos de berörda aktörerna i regionen.

Landstinget, tillsammans med övriga offentliga aktörer som är verksamma i skärgården, ska tydliggöra skärgårdens särskilda förutsättningar, och vad dessa innebär när det gäller exempelvis regelförändringar och andra förändringar som påverkar förhållandena för boende eller verksamma i skärgården.

En arena för samverkan kring skärgårdsfrågor är det nyligen bildade Regionala skärgårdsrådet. Här kan en gemensam målbild och en gemensam syn på skärgårdens utmaningar, möjligheter och insatsbehov tas fram. Beslut och insatser kan göras utifrån denna gemensamma syn inom respektive verksamhet. Den marina miljön, bebyggelsens utveckling, upprätthållande av offentlig och kommersiell service är några exempel på frågor som lämpligen hanteras utifrån ett helhetsperspektiv.

Underlag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Regionplane- och trafikkontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm

Besök Västgötagatan 2

Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66

rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se

Konsulter Helene Norberg Konsult & Analys, Björn Alfredsson

Grafisk form och produktion Autotech Teknikinformation i Stockholm AB

Tryck JUSTNU, Stockholm 2009

RTN 2008-0248

Innehåll

Inledning 4

Del 1 Landstingets verksamheter i kust och skärgård 5

- Skärgårdsstiftelsen i
- Stockholms län 6
- Waxholmsbolaget 11
- AB Storstockholms lokaltrafik – SL 16
- Färdtjänsten 17
- Regionplane- och trafiknämnden 18
- Kulturnämnden 24
- Hälso- och sjukvård för bofasta och
besökande i Skärgården 27
- Folktandvården 31

Del 2 Externa aktörer med verksamhet i kust och skärgård 35

- Nynäshamns kommun 36
- Nacka kommun 37
- Haninge kommun 39
- Värmdö kommun 40
- Vaxholms stad 41
- Lidingö kommun 42
- Norrtälje kommun 44
- Österåkers kommun 45
- Södertälje kommun 46
- Vägverket 48
- Länsstyrelsen i Stockholms län 49
- Räddning och säkerhet 58
- SIKO 58
- Skärgårdens Trafikantförening 60
- Skärgårdshandlarna 61

Del 3 Skärgårdens utveckling i siffror 63

- Folkmängd och
befolkningsutveckling 64
- Arbete och näringsliv 77
- Utbildning och inkomster 82
- Besök i skärgården 90

Inledning

Detta är ett underlag till Landstingets skärgårdspolitiska program, som består av tre delar. Den första delen ger en beskrivning över landstingets egna nämnders och bolags verksamhet i skärgården. Den andra delen beskriver de externa aktörer med verksamheter som är betydelsefulla för skärgårdens utveckling. Den tredje delen ger en beskrivning av skärgårdens utveckling utifrån ett statistiskt perspektiv.

Den första och andra delen är uppdaterade utifrån det underlag som togs fram i samband med det tidigare skärgårdspolitiska programmet 2006. Samtliga berörda aktörer har i samband med framtagandet av det nya programmet intervjuats igen. Aktörerna har också uppdaterat eller skrivit om sina tidigare verksamhetsbeskrivningar. Detta material har tjänstgjort som ett av arbetsunderlagen i arbetet med det nya skärgårdspolitiska programmet. Aktörerna har redovisat sina mål och ambitioner med sin verksamhet i skärgården och de utmaningar de behöver hantera för att uppnå dessa. Intervjuerna är gjorda under oktober till december 2008.

Det statistiska materialet beskriver skärgårdens utveckling med fokus på den senaste tioårsperioden. Det statistiska materialet beskriver utvecklingen när det gäller befolkning, demografi, flyttmönster, sysselsättning, arbetslöshet, näringsstruktur, utbildningsnivå och inkomster. Även detta material har varit ett av underlagen som använts i arbetet med att utforma de strategier och insatser som kan skapa goda förutsättningar för skärgårdens utveckling.

Del 1

Landstingets verksamheter i kust och skärgård

Landstingets verksamheter i kust och skärgård

Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län

Stiftelsens ändamål och roll

Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län tillkom 1998 genom en ombildning av den tidigare Stiftelsen Stockholms Skärgård. I samband därmed överlät Stockholms stad alla sina skärgårdsmarker till den nya stiftelsen. Stiftelsen Stockholms Skärgård bildades ursprungligen av staten, Landstinget, Stockholms stad, samt några skärgårdskommuner och intresseorganisationer för båtlivet och skärgården. Statens motiv var bevarandefrågorna, Landstingets motiv var förebyggande hälsovård samt sysselsättningsaspekter och stadens motiv var huvudsakligen i frågor som gällde tillgång till mark för rekreationsändamål.

Detta innebär att praktiskt taget all samhällsägda mark i skärgården av intresse för friluftsliv och naturvård samlats under en huvudman. Totalt förfogar Skärgårdsstiftelsen över omkring 14 000 ha mark eller ca 15 procent av all mark i Stockholms skärgård och omkring 1 000 byggnader.

Stiftelsens syfte är att med dessa fastigheter som grund verka för att bevara skärgårdens egenart, naturvärden och landskapsbild och samtidigt främja utvecklingen av friluftsliv, kultur, rekreation och turism. Stiftelsen arbetar långsiktigt för en levande skärgård.

Stiftelsens främsta uppgift är att sköta och vårda de marker den äger och förvaltar på ett sådant sätt att de dels är attraktiva för besökarna dels uppfyller kraven på god natur- och miljövård. Många gånger är dessa målsättningar sammanfallande.

Som framgår av ändamålsbeskrivningen ovan har Skärgårdsstiftelsen både en ideell och en kommersiell sida. Den ideella är det landskaps- och miljövårdande arbete stiftelsen utför. Det handlar om naturvärden, det öppna landskapet med betande djur, kretsloppet med kompostering av sopor och latrin, tillsynen av markerna och faunavården. Denna verksamhet ger inga intäkter utan finansieras i huvudsak med skattemedel från Stockholms läns landsting.

Den kommersiella delen utgörs av de byggnader stiftelsen äger som används för närings- och bostadsändamål. Dessa fastigheter ger intäkter i form av hyror och arrenden och i normala fall ett ekonomiskt överskott som kan bidra till finansieringen av den ideella verksamheten. Det gäller främst de byggnader som används inom turistnäringen och som fritidsbostäder.

Jordbruk, skogsbruk och naturvård

De traditionella näringarna jord- och skogsbruk har tillsammans med fisket under århundraden dominerat sysselsättningen i skärgården. Efter andra världskrigets slut har dock dessa näringar gått kraftigt tillbaka. När jordbruken successivt lades ned drabbades kulturlandskapet av en allt snabbare igenväxning. Detta var ett av de viktigaste skälen till Skärgårdsstiftelsens tillkomst.

Stiftelsen har nu under fem decennier lagt ned avsevärda resurser på att rusta upp och vidmakthålla jordbruken inom sina områden. Detta har kunnat ske genom målmedvetna satsningar på jordbruken med bl.a. låga arrenden och stöttande av jordbruksarrendatorernas egen förvärvsverksamhet inom näringen. Förutom att vara jordbrukare anställs arrendatorerna ofta på deltid av stiftelsen som tillsynsmän eller naturvårdare.

Det finns i skärgården endast ett fåtal jordbruk utöver de som drivs på Stiftelsens marker (t.ex. Brottö, Gällnö Ornö). Det finns även några vandrarhem utanför Stiftelsens regi (t.ex. Blidö och Landsort). Jordbruken på skärgårdsöarna, som alla är att betrakta som små, har lönsamhetsproblem. De flesta hanterar detta genom att också ha olika andra verksamheter som komplement till jordbruket. Det är snickeri och byggnadsverksamhet, båttransporter, skeppare på Vaxholmsbåt, entreprenadverksamhet eller någon form av turistverksamhet. Det pågår i dagsläget inga diskussioner om att inlemma ytterligare jordbruk till Stiftelsen.

Byggnader

Skärgårdsstiftelsen äger och förvaltar idag ca 1 000 byggnader. Beståndet omfattar allt från säteribyggnader, ladugårdar, lador, bostadshus, torp och jordkällare till sjöbodas, båthus, väderkvarnar och fyrar. Den ursprungliga tanken var att stiftelsen i huvudsak skulle förvärva och äga enbart mark. Men de byggnader som ofta följde med marken behövdes för skötseln av områdena. Härigenom kom stiftelsen successivt att bli ägare till en hel del gårdar med ladugårdar, stall och lador samt bostäder för arrendatorerna. Även enstaka byggnader som inte behövdes för skötseln ägdes av stiftelsen.

Detta förhållande förändrades dock helt i samband med förvärvet av norra Utö år 1974. Här kom stiftelsen att få ansvaret för ett stort antal hus, som inte behövdes för skötseln, men som hade mycket stora turistiska och kulturhistoriska värden. Nästa stora förändring inträffade 1998 då stiftelsen övertog ägandet av Stockholms stads stora egendomar i skärgården. Här fanns – förutom flera stora turistanläggningar med stugbyar, hotell, pensionat, vandrarhem och krogar – också ett betydande antal permanent- och fritidshus.

Strategin när det gäller byggnader är att bevara och vidmakthålla nuvarande bestånd. Utförsäljning är ej möjlig enligt Stiftelsens stadgar och ändamål. Detta kan ske endast via permutationsbeslut.

Genom de friställda försvarsmarkerna kan det bli aktuellt med ytterligare mark och byggnader, beroende på om, och i så fall vilka områden, Stiftelsen får överta eller sköta. I huvudsak handlar det då om dels obebyggda markområden, dels om byggnader främst avsedda för logi i vandrarhemsverksamhet e dyl.

Turism

Skärgården besöks idag förutom av båtlivet av många andra kategorier människor såsom dagturister, båtluffare, vandrarhemsgäster, sportfiskare, kanotister och skridskoåkare. Det rör sig om flera miljoner besökare årligen. Skärgårdsstiftelsen arbetar för att på olika sätt främja denna turism. Däremot är det inte stiftelsens roll att vara en kommersiell aktör inom den besöksnäring som arrangerar resor m.m. i konkurrens med andra aktörer.

Stiftelsens områden sköts just för det rörliga friluftslivet och av skärgårdsbor. Därmed skonas naturen samtidigt som utvecklingen av turismen innebär nya utkomstmöjligheter för lokalbefolkningen. Detta ekoturistiska synsätt präglar hela stiftelsens verksamhet. Stiftelsen driver följaktligen inga kommersiella anläggningar i egen regi. Dessa arrenderas i stället ut på marknadsmässiga villkor till skärgårdsföretag. Stiftelsens byggnader är i detta avseende en viktig potential för sysselsättning i skärgården.

Projekt

Skärgårdsstiftelsen driver också och medverkar i projekt av olika slag för skärgårdens utveckling. Två av dessa projekt – tillgänglighets- och invandrarprojekten – är inriktade på stiftelsens viktiga uppgift att medverka till att nya målgrupper, som är underrepresenterade bland besökarna, genom information och andra åtgärder ges bättre möjligheter att komma ut i skärgården.

Tillgänglighetsprojektet riktar sig främst till människor med funktionshinder. Inom stiftelsens områden vidtas en rad åtgärder för att göra det lättare för dessa grupper att besöka skärgården.

Det är bl.a. att hårdgöra stigar, bygga handikappanpassade torrdass och placera ut vilobänkar. Det handlar också om att åtgärda enkla hinder vid de publikt tillgängliga byggnader som stiftelse äger. Tillsammans med Vaxholmsbolaget har stiftelsen producerat en folder som beskriver både hur man reser till de i foldern beskrivna resmålen. Stiftelsens hemsida har också en ökande mängd information om tillgänglighet på stiftelsens områden.

Under 2008–2010 hyr Skärgårdsstiftelsen del av ön Stabbo i ett sambruksprojekt med Fortifikationsverket och Försvarsmakten. Stiftelsens hyresperiod är juni, juli och augusti, och resterande del av året hyr Amf 1 området för sin verksamhet. Stiftelsens inriktning är här verksamhet för och med funktionshindrade besökare. Här pågår ett utvecklingsarbete tillsammans med såväl friluftorganisationer som handikapporganisationer.

Invandrarprojektet avslutades 2006 och riktade sig i första hand till invandrarungdom som genom dagläger på Björnöreservatet under juli fick möjlighet att delta i en rad skärgårdsaktiviteter som segling, kajakpaddling, sportfiske, guidade naturvandringar m.m. Många av de kontakter stiftelsen fick vidmakthålls, och en del uppföljningsverksamhet har kommit.

Stiftelsen driver också sedan många år ett naturvårdsprojektet "Levande Skärgårdsnatur". Det har tillkommit för att skydda och bevara skärgårdens växt- och djurliv och dess unika naturvärden. Genom kontinuerlig bevakning och årliga inventeringar som utförs av stiftelsens tillsynsmän erhålls viktiga kunskaper om ett antal olika arters populationsstorlekar, häckningsresultat, tillväxt och fortlevnad. Detta i sin tur ger underlag för snabba åtgärder vid eventuella problem eller störningar.

Personal och ekonomi

Stiftelsens personal består idag av ca 70 personer. Av dessa arbetar 15 personer på kansliet på Skeppsholmen. Övriga utgör stiftelsens fältpersonal och samtliga dessa är bofasta i skärgården. De arbetar som tillsynsmän, naturvårdare och drifttekniker.

Stiftelsen omsätter ca 80 miljoner kr varav hälften utgör bidrag från Stockholms läns landsting. Stiftelsens övriga intäkter utgörs av hyror, arrenden, uppdragsersättningar, sponsring och vänbidrag. Stiftelsens närmare 21 000 vänner bidrar med inte mindre än ca 6 miljoner kr per år.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Stockholms skärgård är ett överhettat glesbygdsområde där många intressen konkurrerar om utrymmet. Resursstarka grupper har större möjligheter än andra att få del av detta utrymme. Skärgårdsstiftelsens områden bidrar till att fler kan garanteras samma möjligheter. Detta är inte minst viktigt mot bakgrund av de tankar som då och då framförs om inskränkningar av allemansrätten.

Naturreservatsbestämmelserna, som varierar från område till område beroende på förutsättningar för respektive område, innebär att allemansrätten är reglerad enligt särskilda bestämmelser i Miljöbalken. I de flesta fall innehåller dock reservatsbestämmelserna utökade möjligheter, för att tillgodose människornas behov, och genom skötselplanerna ställs högre krav på skötsel och vård av områdena, för att tillgodose såväl besökarnas möjligheter som djur och växtliv samt kulturmiljöernas behov.

Utökad avgiftsfinansiering av idag skattesubventionerad verksamhet i skärgården är enligt Stiftelsen inte aktuellt. Med allemansrätten i grunden får man i Sverige inte betala en egen extra avgift för att vistas i och besöka naturen, oavsett det är i skärgården eller på andra platser. Däremot finns en acceptans för att sådan verksamhet skattefinansieras. Att öka intäkterna genom högre hyror och arrenden kan marginellt påverka intäkterna. Dessa hyror och arrenden är förhandlade hyror etc. och regleras dessutom delvis av lagtext.

Stiftelsens verksamhetsarrendatorer har dessutom, enligt Stiftelsen, inte omsättning och överskott i verksamheterna som medger ökade hyres- eller arrendavgiftsuttag. Stiftelsen tillämpar omsättningshyra, där procentsatserna är marknadsanpassade på kommersiella lokalerna. Detta förhållande innebär att hyresintäkterna ökar för Stiftelsen när omsättningen ökar.

För Skärgårdsstiftelsen är det angeläget att skärgårdsföretag kan driva lönsamma verksamheter i stiftelsens byggnader. Det bidrar till att skapa och bibehålla lokala arbetsmarknader samtidigt som besökarna erbjuds service av olika slag. Många av stiftelsens byggnader är av stort kulturhistoriskt intresse och levandegörs just genom att de arrenderas ut till skärgårdsföretag som värdshus, sjökrogar, vandrarhem, pensionat m.m. Stiftelsen har dessutom med åren blivit en stor arbetsgivare i skärgården både genom de anställda tillsynsmännen och naturvårdarna men också indirekt genom de arbetstillfällen som skapats genom de utarrenderade service- och turistanläggningarna.

Den attraktionskraft skärgårdens hus och fastigheter har idag har skapat en prisutveckling som i sin tur resulterar i höga taxeringsvärden och (till helt nyligen) hög fastighetsskatt. Både för den bofasta befolkningen och den besökande allmänheten är tillgång till mark av avgörande betydelse. För den bofasta befolkningen gäller det mark för bostadsbyggande och för allmänheten mark för friluftsliv och rekreation. Skärgårdskommunerna och Skärgårdsstiftelsen har tillsammans något av en nyckelroll när det gäller att bidra till en balans mellan dessa olika intressen i utvecklingen av skärgården. Markpriserna i Stockholms skärgård är i dag så höga

att många näringsverksamheter skulle trängas ut av andra intressen om alla byggnader betraktades som en gemensam marknad.

Det byggnadsbestånd Skärgårdsstiftelsen idag förfogar över, hade inte varit möjligt att förvärva till dagens pris. Flera av Stiftelsens jordbruk, säterier, grosshandlarvillor och andra verksamhetslokaler skulle antagligen vara fritidshus. Därmed skulle de också undandras från publik verksamhet, vilket skulle få negativa effekter för sysselsättning. Vandrarhemmen, som ofta är inrymda i den typen av kulturbyggnader, skulle också sannolikt vara betydligt färre. På Utö (men även på andra platser) skulle flera av de verksamheter som bedrivs av småföretagare sannolikt ej finnas. De fastigheterna och byggnaderna skulle ge betydligt bättre avkastning och inkomster genom att de såldes ut, eller möjligen hyrdes ut som fritidsbostäder.

Ett stort, och ökande, bekymmer är de skärpta kraven i nya regelverk från olika myndigheter, men även från producentorganisationerna. Vart och ett är säkerligen väl motiverat, och har goda syften.

I en verksamhet som Stiftelsens och de små jordbrukens, där en stor del av jordbruksverksamheten primärt syftar till att hålla kulturlandskapet öppet, blir konsekvenserna och kostnadshöjningarna många gånger allt för stora. Det finns heller inga direkta möjligheter till intäktsökningar för att därigenom kunna finansiera kostnadsökningarna.

Det handlar bl.a. om ökade krav när det gäller arbetsmiljö, livsmedelshantering, brandskydd, djurhållning och yrkesmässig båtkörning. Därtill kommer praktiska och ekonomiska problem när det gäller transporter och slakt av djur genom beslut från Swedish Meat. Delar av detta har väsentligt ändrats till det bättre med tillkomsten av slakteriet i Tavastboda, Värmdö.

Som exempel kan nämnas utökning av ladugårdarnas bås för kor enligt EU-direktiv, latrinburkarna får bara lyftas en gång och väga max 15 kg. Sötvattenbrunnarna i anslutning till naturhamnar, som idag rubriceras som "dricksvattenbrunnar", måste ha regelbunden kontroll till höga avgifter, för att få kallas dricksvattenbrunnar. Nya krav på brandskyddsinstallationer. Hårdare regler på formell kompetens för de som kör båt i tjänsten som tillsynsmän t.ex.

Konsekvensen inom Stiftelsens verksamhetsområde blir ökat behov av driftsbidrag för att behålla oförändrad servicenivå till båtfolk och rörliga friluftslivet.

Det finns redan idag för lite djur som används för att beta. Under 2004 fick Stiftelsen för första gången köpa in 4 ungdjur för ett visst belopp. När dessa såldes under senhösten blev ersättningen för slaktvikt med hänsyn till transportkostnader etc. minus 50 procent!

Stiftelsen har idag ca 180 sopmajor, bestående av torrtoa och säckar för hushållssopor, kärl för sortering av glas, aluminiumburkar och batterier. Alla dessa är placerade i naturen, endast ett mycket begränsat antal finns vid körbar väg, på de fastlandsbaserade naturreservaten.

En stor del sköts med egen personal, men även där gäller naturligtvis lagen. En del sköts av kommunerna på entreprenad. Dessa riskerar med den nya lagstiftningen att ej kunna tömmas. Det är helt enkelt omöjligt att ordna de praktiska förhållandena.

En lägre nivå på de ekonomiska resurserna till Stiftelsen skulle resultera i mindre möjligheter att investera och kunna rusta och reparera det kulturarv Stiftelsen förvaltar i form av byggnader. Det skulle även ge minskad skötsel och tillsyn på

naturreservatsområdena, samt lägre service med sophämtning, toaletter och städning. Minskad tillsyn skulle också ge negativa effekter på djur- och växtliv.

En viktig fråga för framtida friluftsliv i skärgården är bevarandet av ca 800 ha statlig mark på attraktiva öar över hela skärgården som försvaret står i begrepp att lämna. Stiftelsen är engagerad i frågan och har i ett yttrande till regeringen framhållit att detta förmodligen är den enda återstående marken i Stockholms skärgård där statsmakterna idag fritt kan bestämma vad den skall användas till i framtiden och starkt understrukit friluftslivets behov.

Stiftelsens styrka i verksamheten ligger just i att det centralt är ett litet och effektivt kansli, medan de stora personalresurserna finns ute på Stiftelsens områden. Fler områden, med ökade volymer innebär också en större administrativ hantering, som kräver resurser.

Stiftelsens positiva uppmärksamhet och stöd ger också ett stort ansvar att ligga steget före i organisation och utveckling inför framtiden. Det handlar mycket om att utveckla verksamheter och organisation så att Stiftelsens existens såväl idag, som om fem och tio år motsvarar förväntningarna. Detta behov styr Stiftelsens verksamhet.

Skärgårdsstiftelsens styrelse har därför under 2008 bedrivit ett arbete under namnet Vision 2020. Frågeställningen har varit att utforma en vision för framtiden. I arbetet har ingått djupintervjuer med stiftelsens olika samarbetspartners och myndigheter likväl som med skärgården alla intresseföreningar, företagarförening, fiskevattenägarna. En särskild intervju skedde också med SIOS, som är samarbetsorganisation för i Sverige verksamma invandrarföreningar. Ett skriftligt förslag till Vision 2020 för Skärgårdsstiftelsen sänds ut på en bred remissomgång under slutet av 2008, och någon gång under våren 2009 kommer styrelsen att fastställa Skärgårdsstiftelsens Vision.

År 2009 fyller dessutom Skärgårdsstiftelsen 50 år. Det var 1959 som Stiftelsen Stockholms län bildades. Detta kommer stiftelsen att uppmärksamma på många olika sätt genom att blicka framåt. 2009 är också 100 års jubileum för Svensk Naturvård. Det var 1909 som Sverige fick de två första Nationalparkerna, bl.a Ängsö Nationalpark.

Waxholmsbolaget

Den övergripande målsättningen för Waxholmsbolaget är att året runt vara skärgårdens livsnerv, och genom pålitliga och effektiva transporter i ett i tiden anpassat linjenät se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat.

Att vara *skärgårdens livsnerv* innebär att erbjuda resmöjligheter med god turtaethet för fastboende, fritidsboende, besökare och för arbete i skärgården. Det innebär också ett successivt införande av RUF:s basutbud.

Pålitliga transporter innebär realistiska tidtabeller, god teknisk utrustning i fartygen och hög teknisk tillgänglighet gör att Waxholmsbolaget avgår och ankommer som utlovat.

Effektiva transporter innebär bra eget tonnage, samarbete med andra rederier och anlitan- de av externa entreprenörer ger stort utbud av turer med hög kapacitet. Taxeanpassningar och rabattmöjligheter gör utsatt kapacitet utnyttjas bättre i lågsäsong.

Ett i tiden anpassat linjenät innebär trafikeffektivitet genom att som komplettering använda t.ex. helikopter och svävare vintertid, ligga i framkant när det gäller

att anpassa och följa upp linjenät och utbud då förändringar i befolkning och verksamheter sker samt vara ledande när det gäller miljöförbättringar och teknisk utveckling för passagerarfartyg i vår storlek.

Målsättningen för *passagerare* är hög tillgänglighet och tydlighet i fartyg och terminaler, god komfort samt uppsatta mål för nöjda kunder. För *godset* är målet att det skall gå att lita på att gods kommer fram helt och i tid.

Uppföljning och mätbara aktiviteter för att uppnå och kunna kontrollera status på målformuleringarna är:

Exempel på aktiviteter för att uppnå och mäta status på målformuleringarna

- Följa upp utvecklingen av antal öar som ingår i stomnät.
- Följa upp utvecklingen av snabbturer från större öar.
- Följa upp utvecklingen av kvällsturer.
- Följa upp utvecklingen av antalet öar med RUF:s turutbud under vintersäsongen.
- Mäta den tekniska tillgängligheten.
- Mäta antalet utförda turer.
- Mäta andelen turer i rätt tid i procent.
- Analysera förändringar i trafikutbud och –kapacitet.
- Utredda lågsäsongaresandet samt försöka mäta vad anpassningar och kampanjer ger.
- Konstruera ett Nöjd Kund Index (NKI) genom hemsidan och frivillig enkät i fartygen.
- Sammanställa färjornas och fartygens ankomsttider för godstransporterna.
- Sammanställa reklamationer för godstransporterna och relatera till lämpligt mått.
- Använda miljönyckeltal.

Waxholmsbolaget ansvarar för kollektivtrafiken till sjöss. Med kollektivtrafik menas i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.

Waxholmsbolaget (WÅAB) bildades redan år 1869. Kollektivtrafiken i skärgården var lönsam fram till mitten på 1960-talet, men därefter har inte denna trafik gått att bedriva utan offentligt stöd. Under 1960-talet införlivades skärgårdsgrafiken i en övergripande trafikpolitik som år 1967 övergick till Stockholms läns landsting. En ny organisation byggdes upp och samarbete inleddes med SL och övrig kollektivtrafik. Det blev bl.a. möjligt att använda månadskortet tillsammans med WÅABs tilläggskort på skärgårdsbåtarna. Passagerarna ökade kraftigt i början på 1970-talet och år 1972 var ett rekordår med 725 000 passagerare, vilket var en ökning med 14 procent jämfört med året innan.

År 1994 delades bolaget i ett beställarbolag, Waxholmsbolaget och ett produktionsbolag, Stockholms Sjötrafik. I maj 2001 såldes Stockholms Sjötrafik till B&N Horner AB och Waxholmsbolaget blev ett rent beställarbolag.

Skärgården som Waxholmsbolaget har att trafikera går från Arholma till Landsort, vilket är ett område som är 200 km långt och 50 km brett med 30 000 öar. Här bor 13 000 bofasta varav cirka 2 700 på öar utan bro eller statlig färja. Waxholmsbolaget trafikerar 130 av dessa öar i skärgården med 33 linjer, vilka sommartid går

till ca 250 bryggor och vintertid till ca 150 bryggor. De längsta linjerna har cirka 45 bryggor och tar cirka 4,5 timmar. Den kortaste linjen tar cirka fem minuter.

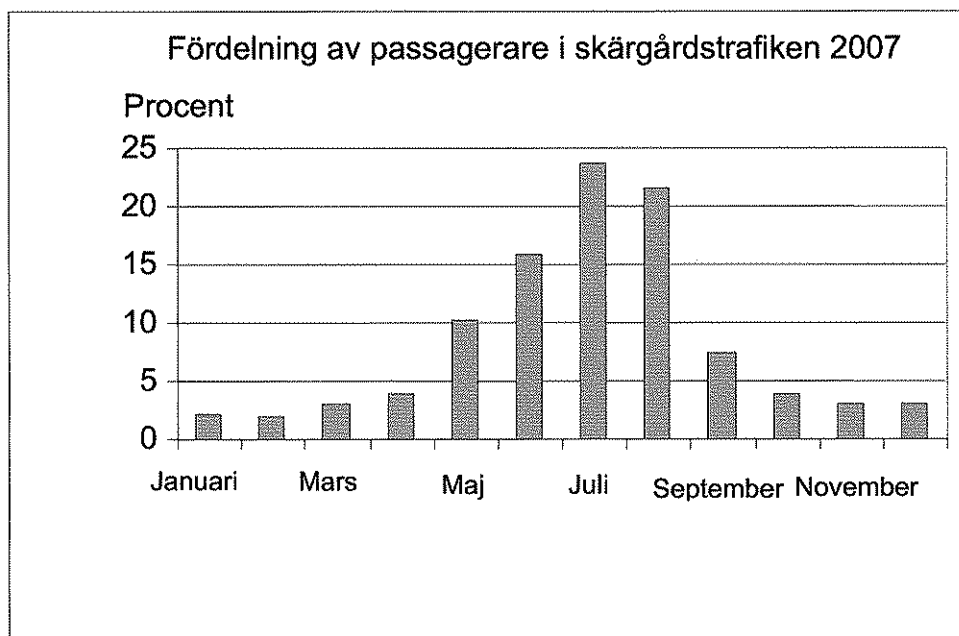
I Waxholmsbolagets vision står skrivet att alla resenärer ska erbjudas goda resmöjligheter med god turtäthet året runt i ett i tiden anpassat linjenät. Waxholmsbolaget ska agera samarbetspartner och beställare av den landstingssubventionerade sjötrafiken på en marknad med många olika aktörer. Bolagets transportmedel ska vara branschledande beträffande kvalitet, miljö, komfort och säkerhet.

Ur ägarnas direktiv för Waxholmsbolaget kan utläsas att all planering ska beakta den utveckling som anges i den Regionala Utvecklingsplanen för Stockholms Län (RUF5 2001), att Waxholmsbolaget skall verka aktivt för att utveckla eget och entreprenörers tonnage beträffande tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort, att Waxholmsbolaget ska tillsammans med andra trafikverksamheter inom länet verka för samordning med särskild bäring på SL, Färdtjänstnämnden och Regionplanenämnden, att Waxholmsbolaget ska utveckla olika metoder att stimulera ett ökat skärgårdsresande under vinterhalvåret.

Totalt har Waxholmsbolaget närmare 1,9 miljoner passagerare per år. Skärgårdsresandet har mer än tredubblats på trettio år. Resandet med Waxholmsbolaget ökar trendmässigt med 3,9 procent per år under de senaste decennierna, vilket är mer än biltrafiken växer i Stockholmsregionen (TRANSEK AB 2004).

En övervägande del av resorna är fritidsresor, endast liten del av resorna i genomsnitt under året görs av de fastboende. De fastboendes andel av kollektivtrafiken i skärgården har minskat kraftigt under de senaste trettio åren. I mitten på 1970-talet gjordes en fjärdedel av resorna till och från skärgården under ett år av bosatta, och tre fjärdedelar av fritidshusägare, turister och utflyktsresenärer. På senare tid har dock de fastboendes resande uppvisat en ökande tendens.

Det är kraftiga säsongsvariationer av såväl passagerare som gods. Över 80 procent av alla resor sker under sommaren, men även vintertrafiken har ökat kraftigt från 175 000 i början på 1990-talet till 250 000 tio år senare.



Under perioden april till december körs ett speciellt godslinjenät. Inom detta nät trafikerar fyra färjor fyra linjer varav tre ansluter till Stavsås och en till Söderby brygga. Övrig tid på året tas gods med på ordinarie passagerarturer. Också godstrafiken har ökat kraftigt, vilket återspeglar skärgårdens utveckling och ökade aktivitet.

Driften av det tonnage som Waxholmsbolaget äger, 21 skärgårdsfartyg och fyra Djurgårdsfärjor, är efter upphandling 2007 följande: Stockholms Sjötrafik ansvarar i management form för drift av 11 skärgårdsfartyg. Blidösbolaget ansvarar i managementform för drift av fem skärgårdsfartyg och fyra Djurgårdsfärjor. Bolling & Norling ansvarar i entreprenadform för drift av 2 skärgårdsfartyg. Utö Rederi ansvarar i samarbetsform för drift av ett skärgårdsfartyg. Sommartid används ca 45 fartyg i tidtabellen, men på midsommarhelgen används drygt 60 fartyg. Vintertid används 15 fartyg och en helikopter samt vid vissa tillfällen några små svävare. I skärgården råder i princip fri konkurrens när det gäller trafikering, men kollektivtrafiken bedrivs av ekonomiska skäl uteslutande inom Waxholmsbolagets subventionerade ramverk. Det totala utbudet av Waxholmsbolagets trafik är cirka 60 000 gångtimmar, men fluktuationerna över året är stora.

Utvecklingen går mot en större andel av upphandlade entreprenörer. År 1999 utförde Waxholmsbolagets eget tonnage cirka 70 procent av trafikarbetet medan cirka 30 procent utfördes av entreprenörernas tonnage. År 2007 stod Waxholmsbolagets egna fartyg endast för 48 procent av trafiken, och de upphandlade entreprenörernas fartyg för resterande del. Samtidigt ökar kvalitetskillnaderna mellan Waxholmsbolagets och entreprenörernas tonnage. Waxholmsbolagets fartyg är väl underhållna och har hög komfort, handikappanpassning, miljöanpassning, informationssystem m.m utvecklas löpande. En strategi för kvalitetsfrågor som spänner över hela trafikutbudet behövs. De nya fartygen minskar belastningen på miljön och planer för att utveckla det egna och upphandlade tonnaget utifrån ett hållbarhetsperspektiv ska utarbetas.

Waxholmsbolaget har två nya isgående fartyg för åretrunddrift under byggnad på. Det är en investering på 142 miljoner. Fartygen levereras år 2009 och respektive 2010.

Utöver trafiken på tidtabell erbjuds kompletteringstrafik som går efter anrop en gång per vecka vår och höst från och till vissa öar som inte har reguljär linjetrafik. Kompletteringstrafiken är cirka 600–700 resor och för denna trafik gäller ö-kortet. Vintertid ersätts kompletteringstrafiken av helikopter, vilken tre gånger i veckan trafikerar samtliga öar med bofasta som saknar reguljär båttrafik. År 2007 gjordes 488 resor. Denna helikopter kostar utöver giltigt Ö-kort den högsta kontanttaxan som var 120 kronor 2007.

Till WÅABs trafik kommer den trafik som kommunerna upphandlar. T.ex. skolskjutsar är kommunala angelägenheter. WÅAB har dock samarbete med kommuner och annonserar vissa av dessa turer som linjetrafik samtidigt som kommunerna är med och betalar. Övriga kommunala resor körs av taxibåtar och administreras av kommunen, men färdtjänstresor administreras och betalas för närvarande av SLLs Färdtjänstavdelning.

Waxholmsbolaget ansvarar också för hamntrafiken som körs med fyra Djurgårdsfärjor. Hamntrafiken trafik tog år 2007 cirka 2,1 miljon årliga passagerare under 9 500 gångtimmar. SLLs kort gäller för denna trafik och Waxholmsbolaget får ersättning för den utförda trafiken.

Taxor och subventioner

I skärgårdstrafiken är ca 80 procent av resenärerna kontantbetalande (kontant eller Båtkort), medan övriga reser med något av WÅABs periodkort eller är avgiftsfria barn. I hamntrafiken är 35 procent kontantbetalande, och övriga reser med SLs periodkort, turistkort eller är avgiftsfria barn (2007).

Kontanttaxan med Waxholmsbolaget (skärgårdstrafiken) var 2007 mellan 40 och 120 kronor. Det finns även ett antal olika rabattkort; Båtkortet är ett uppladdningsbart rabattkort där man får resor för 1000 kronor för 750 kronor. Det finns även månadskort för 700 kronor, tilläggskort till SLs månadskort för 490 kronor och ö-kort för bofasta i skärgården för 360 kronor per år. Det finns även ett båtluffarkort.

Medelkostnaden för en resa i Skärgårdstrafiken var 130 kronor 2007, och i Hamntrafiken 10 kronor. Medelintäkten per resa i Skärgårdstrafiken är drygt 36 kronor. Waxholmsbolagets subventioneringsgrad var år 2007 cirka 62 procent.

Waxholmsbolaget drabbas hårt av höga bränslepriser och är tvungna att utöver rationaliserings åtgärder höja taxan för att ha en budget i balans inför 2009.

Framtidsfrågor

Enligt WÅABs riktlinjer ska dagens standard på trafiken inte försämrats. Bastrafiken ska omfatta trafik även för mellan liggande öar och inte bara trafik mellan replipunkter och kärnöar. Minimistandarden för turutbudet ska vara två turer på morgon/förmiddag och två turer på eftermiddag/kväll. Bastrafiken under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer.

Utvecklingen av trafiken enligt RUFS kräver fler gångtimmar jämfört med dagens utbud, och en framtida kapacitetsbrist förväntas. Efterfrågan och kapacitetsbehovet förväntas öka med cirka 4 procent per år och 5–6 procent i lågsäsong. Behovet av ytterligare fartyg och möjligheter till utökning av kapacitet för att nå upp till RUFS ambitioner behöver utredas i den takt som RUFS genomförs. För att nå upp till den miniminivå som anges i RUFS, krävs cirka 2000 fler gångtimmar jämfört med idag och ytterligare två fartyg. Skall trafiken nå upp till miniminivån i trafiken även under perioder med is krävs ytterligare utökning av antalet gångtimmar. Hur dessa gap ska lösas är en av dagens knäckfrågor.

I majoritetens förslag till budget för 2009 nämns för Waxholmsbolagets del bl.a. följande:

- Trafikvolymen skall bibehållas och trafiken skall förbättras kontinuerligt.
- Miljöanpassning skall bedrivas kontinuerligt. Det är av stor vikt att funktionshinder kan ta sig till skärgården.
- Arbetet med tillgänglighetsfrågorna skall bedrivas med SL, Färdtjänsten och kommunerna.
- Genom utveckling av taxesystemet med incitament som bygger på SL Access kan antalet resenärer öka.
- Ångfartygen skall bibehållas
- Koldioxidutsläpp från fossila drivmedel skall minska och försök med förnybara bränslen utvecklas.

- Att i samråd med SL, Färdtjänsten och Regionplane- och trafiknämnden föreslå riktlinjer för hur det kollektiva trafiksystemet till sjöss kan utvecklas.
- SL skall efter samråd med Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Regionplane- och trafiknämnden årligen lämna förslag till trafikförsörjningsplan samt vart fjärde år utarbeta en strategi för kollektivtrafikens utveckling på medellång sikt.

En ytterligare viktig fråga för framtiden är marknadssituationen och Waxholmsbolagets avtal. Bolagets åtagande och ansvar för skärgårdstrafiken tenderar att öka och idag har så gott som alla rederier med någorlunda stora fartyg någon form av avtal med WÅAB.

Utvecklingen beträffande Försvarets mark berör WÅAB:s verksamhet. Nya områden kan komma att bli tillgängliga för rekreation, boende och arbetsliv, vilket kräver anpassningar av trafikutbudet för att passa den utökade efterfrågan.

Debatten om svall och hastigheter berör fartyg i den storlek som bl.a. WÅAB har. Diskussioner pågår om kraftiga hastighetsbegränsningar. Detta skulle innebära utbudssänkningar på kort sikt och merkostnader på lång sikt, eftersom fler fartyg skulle behövas för samma utbud. Trafikstrukturen skulle också behöva förändras. WÅAB har i uppdrag att arbeta med att ta fram skrov och framdrivningssystem som minskar problemen, men kommer att innebära ökade kostnader.

Det tidigare hotet om skatt på fartygsdiesel är för närvarande avvärt, trots detta dyker resonemang om skatt på fartygsdiesel upp då och då. Om skatt på fartygsdiesel blir verklighet betyder det kostnadsökningar i storleksordningen 10–42 miljoner kronor, beroende på skattehöjningens storlek. Till detta kommer nya och förändrade myndighetskrav. Vilotidslagen för sjömän kan komma att få karaktären av en arbetstidslag och ställa högre krav på spridning av arbetstider, och därmed ökade personalkostnader. Nya och utökade säkerhetskrav kommer att kräva ny teknisk utrustning och/eller ökad bemanning. Krav på ökad kvalitet i det upphandlade tonnaget verkar också kraftigt kostnadsdrivande.

AB Storstockholms lokaltrafik – SL

Enligt SL fungerar den samplanering med WÅAB som görs i varje tidtabellsperiod bra. SL får extra medel för denna uppgift men det beror på flera faktorer hur väl tidtabellerna kan synkroniseras. I exempelvis Haninge är båtarna väl anpassade till bussarna, medan bussarna i exempelvis Österåker och Norrtälje i högre grad är samordnade med skolorna. SL har även samarbete med Vägverket och det händer ibland att färjetider ändras utan att SL blivit informerade.

SL träffar kommunerna flera gånger per år, såväl på tjänstemannanivå som på politisk nivå, då bl.a. eventuella brister i trafiken diskuteras. Det är sällan som kommunerna tar upp några problem beträffande skärgården vid dessa träffar. Det är även sällan som SLs kundservice får ta emot kritik som berör skärgården. SL anser att de generellt har relativt liten kunskap om vad skärgårdsborna anser och behöver. Det är en kunskap som WÅAB men inte SL har.

SL har ingen specifik strategi för skärgårdsområdet. I SLLs budget för år 2009 har SL givits i uppdrag att i samråd med bl.a. Waxholmsbolaget lämna förslag till trafikförsörjningsplan. SL har även fått i uppdrag att ta fram en översiktlig genomförandestrategi för trafikens utveckling i regionplanen. Även denna strategi ska tas

fram i samråd med bl.a. Waxholmsbolaget. Båda uppdragen bör leda till en tydligare samordning på strategisk nivå mellan SL och Waxholmsbolagets trafik.

SL ser sin roll som lyssnande och samverkande, men ser ingen anledning att specifikt driva skärgårdsfrågor på egen hand.

Färdtjänsten

Inom Stockholms län har samtliga kommuner genom avtal överlåtit ansvaret för färdtjänst till landstinget. Landstinget svarar därmed för såväl den allmänna kollektivtrafiken, genom SL, som för den särskilda kollektivtrafiken, genom Färdtjänsten. Färdtjänst är kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättningar som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Utöver färdtjänst ansvarar även Färdtjänsten för landstingets sjukresor med taxi eller specialfordon samt för anställdas tjänsteresor med taxi. Färdtjänsten förfogar inte över några egna fordon utan all transportkapacitet är upphandlad. I transportutbudet ingår resor med taxi, specialfordon, liggande transport, närtrafik (flexlinjer, servicelinjer), Arlanda Express och taxibåt. Tillstånd beviljas till det transportmedel som anses krävas utifrån funktionsnedsättningen. Dessutom har tillståndshavaren för färdtjänst avgiftsfri tillgång till resor i den allmänna kollektivtrafiken. Den som har rätt till färdtjänst får också avgiftsfritt ta med ledsagare på resor som görs med den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänsttillståndet gäller för resor inom hela länet. Efter särskild prövning kan även resor utanför Stockholms län beviljas.

Större delen av färdtjänstresenärerna utgörs av pensionärer och äldre personer. Andelen färdtjänstresenärer har under den senaste tioårsperioden minskat från ca 5,5 procent av länets befolkning till att under inledningen av år 2008 utgöra ca 3,5 procent. En stor anledning till minskningen av antalet resenärer är den förbättrade tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken. Andelen egenavgift som färdtjänstresenären betalar ligger i genomsnitt på ca 13 procent av totalkostnaden för resorna. Resterande del betalas av landstinget.

Eftersom färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform ska resor, när det är möjligt med hänsyn till funktionsnedsättningen, genomföras med flera resenärer. För att möjliggöra samordning och planering beställs färdtjänst- och sjukresor därför i anvisade upphandlade beställningscentraler.

Färdtjänstens strategiska inriktning är att förstahandsalternativet alltid skall vara att resan om möjligt sker inom SL:s trafik. En mer tillgänglig kollektivtrafik avlastar behovet av färdtjänst och samtidigt ökar friheten för färdtjänstresenärerna att resa efter behov. Insatserna inom Färdtjänsten kan då omfördelas till den grupp funktionshindrade som har få eller inga möjligheter att kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Inom Färdtjänsten pågår flera utvecklingsprojekt för att skapa nya resorformer för ett flexiblere resande.

Färdtjänsten samarbetar idag med SL och bl.a. Stockholms stad för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och gatumiljön samt utveckla nya resorformer för färdtjänstresandets. Förutsättningar för liknande samarbete också med övriga kommuner har intensifierats under 2008 genom ett speciellt program med syfte att aktivt söka samarbete med länets samtliga kommuner kring tillgänglighetsförbättringar.

SL har genomfört många förbättringar för personer med funktionsnedsättningar, som t.ex. bussar med lågt insteg för att underlätta på- och avstigning, samt ramper för rullstolsburna, hissar och plattformsjusteringar inom spårbunden trafik samt en utvecklad hållplatsstandard för busshållplatser.

Åtgärder för bättre samordning av färdtjänst- och SL-trafik i länets glesbygdsområden står i fokus, och bör på sikt leda till fler resemöjligheter samt högre kostnadseffektivitet för både SL och Färdtjänsten. Ett sådant försök har sedan 2005 pågått för resor mellan Norrtälje tätort och skärgårdsöarna Yxlan/Blidö.

Färdtjänsten bedriver idag regelbundet färdtjänst- och sjukresande till och från skärgårdskommunerna via såväl fast-, bro- eller färjeförbindelse. Därutöver finns regelrätt färdtjänsttrafik även på öarna Möja och Runmarö.

För färdtjänstesenärer som är bofasta i skärgården, och som uppfyller kraven på ö-kort i skärgårdstrafiken, kan resa med taxibåt till och från närmaste brygga med tillgänglig båt- eller vägförbindelse ordnas. Dessa färdtjänstesenärer kan även medges resa till affär, om den ligger närmare än närmaste tillgängliga båt- eller vägförbindelse. För besökande personer med färdtjänsttillstånd eller fritidsboende gäller inte denna rättighet.

SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget samarbetar inom SLs projekt reseplaneraren vilket bland annat kan medföra bättre möjligheter till att ett smidigare byte mellan transportslagen kan ske.

Under inledningen av 2009 kommer färdtjänstesenärernas resehandlingar att bytas ut mot det nyligen introducerade SL-Accesskortet vilket kommer att medföra ett smidigare resande i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar samtidigt som viktig statistisk information om resmönster och resemöjligheter kommer att kunna insamlas.

Regionplane- och trafiknämnden

Sammanställningen omfattar RTNs verksamhet med anknytning till kust- och skärgård 2008.

RTNs verksamhet som omfattar skärgården är;

- regional utvecklingsplanering
- bidragsgivning till projekt i skärgården
- bidragsgivning till frakter i skärgården
- bidragsgivning till viss båttrafik.

Regional utvecklingsplanering

Regionplane- och trafiknämnden ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen, målen och strategierna för Stockholmsregionen, antagna av nämnden i maj 2007, blir verklighet. Visionen är att regionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Till visionen hör fyra mål för regionens utveckling: En öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion, en region med god livsmiljö och en resurseffektiv region. Regionplane- och trafiknämnden ska även verka för att den gällande regionala utvecklingsplanen, RUF 2001, genomförs.

Verksamhetsidén är att Regionplane- och trafiknämnden ska bidra till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalifi-

cerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en för regionens aktörer gemensam ny utvecklingsplan, RUFS 2010. Nämnden ska inom landstinget svara för regionala utvecklingsfrågor med särskilt ansvar för utformningen av landstingets trafikpolitik och den övergripande trafikplaneringen i regionen.

Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård har antagits av landstingsfullmäktige 2008. Det är en fördjupning av gällande RUFS 2001 och ett underlag till nästa regionala utvecklingsplan 2010.

Syftet med den delregionala planeringen för kust- och skärgårdsområdet är att ange en översiktlig inriktning av frågor av strukturell betydelse för regionens långsiktiga utveckling. Konkreta preciseringar och nyanseringar av förhållningssätt sker genom kommunernas översiktliga planering som på sedvanligt sätt bygger på dialog med andra företrädare för allmänna intressen inklusive andra kommuner, regionala och nationella aktörer och kommunernas egna invånare och företag. Preciseringar sker också genom de olika huvudmännens planering, exempelvis huvudmän för trafik och teknisk försörjning. Även om Stockholms läns landsting är en betydelsefull aktör i kust- och skärgårdsområdet är det således främst andra än landstinget som kommer att ansvara för genomförandet av den delregionala utvecklingsplanens intentioner.

Riktlinjer Skärgårdsanslaget

Regionplane- och trafiknämnden kan lämna bidrag till projekt för infrastruktur och tillgänglighet samt andra aktiviteter som är av allmänt intresse, värnar och utvecklar skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden samt skapar förutsättningar för näringsliv, boende och rekreation på skärgårdsöarna.

Den allmänna utgångspunkten för bidragsgivningen är landstingets roll och ambitioner i skärgården enligt planer och program som landstinget antagit som RUFS 2001, skärgårdspolitiskt program och Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län.

1. Bidrag kan beviljas till infrastrukturprojekt enligt följande:
 - Bryggor enligt regler beslutade av RTN våren 2001. Krav för att få bidrag är att bryggan inte får annat landstingsbidrag samt har reguljär trafik eller av kommunerna bedöms som viktiga för fastboende och näringsliv på öarna. Brygganläggningen ska även ha en huvudman och denne ska ta ansvar för anläggningens långsiktiga förvaltning. Dessa villkor gäller tills nytt system för skärgårdens samlade trafikplanering börjar gälla.
 - Replipunkter enligt RUFS
 - IT-projekt kan beviljas medel efter särskild utredning och prövning
2. Bidrag kan beviljas till projekt som skapar förutsättningar för boende, verksamhet och rekreation och är förenliga med att utveckla och värna miljö, natur- och kulturmiljö, på öar utan bro tunnel eller statlig färja enligt följande:
 - Inom landsbygdsutvecklingsprogrammet
 - Inom ramen för Europeiska strukturfondsprogrammen och Nordiska Ministerrådets Skärgårdssamarbete.

Ansökningarna ska innehålla konsekvensbeskrivningar och förväntade effekter på miljö, natur- och kulturvärden samt näringslivsutveckling och konkurrenssituation.

3. Bidrag kan beviljas till projekt som innebär framtagande av EU-ansökningar
4. Bidrag kan beviljas till investeringar i drivmedelsanläggningar enligt avtal mellan landstinget, oljebolagen och länsstyrelsen i Stockholms län
5. Verksamhetsbidrag kan beviljas till sekretariat knutna till internationell samverkan samt till organisationer som företräder skärgården utifrån ett helhetsperspektiv, med dess olika intressen.

Prövning

Prövningen av bidragsansökningar sker med beaktande av kommunallagens regler i 2 kap. om kommunernas och landstingens befogenheter, vilket bl.a. innebär att projekt ska vara av allmänt intresse samt att bidrag normalt inte kan beviljas till enskilda näringsidkare eller enskilda personer. Bidrag ges inte till insatser som genomförts innan ansökan inkommit till Regionplane- och trafikkontoret.

Sökande

Bidrag kan ges till bl.a. kommuner, organisationer och ideella föreningar.

Riktlinjer för fraktbidrag 2009 till företag i Stockholms skärgård och i Mälaren

Fraktbidrag 2008 utbetalas till företag med varaktig verksamhet som bedrivs på ö utan bro, tunnel eller statlig färja i Stockholms skärgård och i Mälaren för inhyrning av båt för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär båttrafik.

Undantag:

Fraktbidrag utgår inte till transport av oljeprodukter, transport av avverkad skog samt byggmaterial, grus, krossmaterial och jord.

Definition företag och varaktig verksamhet:

Med företag menas näringsidkare som har näringsverksamhet och har bokföringsplikt enligt bokföringslagen.

- Varaktig verksamhet är näringsverksamhet som bedrivs mer än sex månader om året.
- Fraktbidrag utgår med 2/3 av kostnaden exklusive mervärdesskatt.
- Kopia på betald faktura skall bifogas ansökan.
- Ansökan lämnas på blankett som tillhandahålls av Waxholmsbolaget.

Riktlinjer för livsmedelsbutikers varutransporter i Stockholms skärgård fr.o.m. 2008

Varutransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, tunnel eller statlig färjetrafik i Stockholms skärgård subventioneras på Waxholmsbolagets reguljära och anropsstyrda trafik, annan reguljär trafik eller inhyrd båt om det inte finns reguljär trafik.

Subventionen uppgår till 80 procent av normaltaxa. Subventionen erhålls genom avdrag på faktisk kostnad på faktura från WÅAB eller tillhandahålls av WÅAB vid utnyttjande av annan transportör.

Villkor för subvention

Livsmedelsbutiken ska:

- vara ett företag/näringsidkare som har näringsverksamhet och har bokföringsplikt enligt bokföringslagen
- ha sin verksamhet på ö utan bro, tunnel eller statlig färja
- ha ett dagligsortiment som tillgodoser de behov ett normalhushåll har för sitt livsuppehälle. Det innebär att butikens sortiment skall vara brett och innehålla artiklar som torra varor, mejerivaror, drycker, frukt, grönsaker, kött, charkuterivaror, tekniska artiklar etc.

Redovisning av fraktbidrag 1999–2007

År	Fraktbidrag till livsmedelsbutiker	Antal Livsmedelsbutiker	Fraktbidrag till övr. företag	Antal övr. företag	Summa utbetalt fraktbidrag
1999	515 186	22	518 367	45	1 033 553
2000	411 055	22	1 100 039	44	1 511 094
2001	477 760	22	1 373 706	75	1 851 466
2002	571 664	22	1 554 048	82	2 125 712
2003	736 290	23	2 461 680	79	3 197 970
2004	694 791	24	1 934 585	94	2 629 376
2005	685 027	23	2 075 054	100	2 760 081
2006	792 138	21	2 401 743	95	3 193 881
2007	746 434	18	3 084 364	104	3 830 798
2008	1 065 032	23	992 972	41	2 058 004

Bidrag till viss båttrafik

Landstinget har sedan 70-talet avsatt medel för viss båttrafik. Ur Regionplane- och trafiknämndens budget finansieras båttrafik i Stockholms skärgård och i Mälaren. I Stockholms skärgård är det ångbåtstrafik sommartid med s/s Blidösund på traden Stockholm–Blidö som får ersättning för att trafiken ingår i WÅABs tidtabell samt att man tillämpar WÅABs taxor och accepterar periodkortet.

För båttrafik i Mälaren får Strömme Turism och Sjöfart AB ersättning för trafik på traden Stockholm–Kungshatt. Landstinget och dess bolag bedriver ingen sjötrafik i Mälaren, men har sedan 80-talet lämnat bidrag till båttrafik till vissa Mälareörar för att säkerställa kollektivtrafiken.

För båttrafik 2008 har avtal tecknats med Blidösundsbolaget med 88 000 kronor för trafik Stockholm–Blidö med s/s Blidösund samt med Strömme Turism och Sjöfart AB med 55000 kronor för trafik Stockholm–Kungshatt.

Bidrag till Sjöräddningssällskapet

Landstinget har sedan 70-talet lämnat bidrag till Sjöräddningssällskapet (Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne). Ambulanssjukvården har ett gott samarbete med Sjöräddningssällskapet och SOS kan larma deras resurser för transport vid behov. Dessa transporter betalas av landstinget. Sjöräddningssällskapet har årligen erhållit bidrag med 100 000 kronor främst för möjligheten att vara ett komplement till ambulanstransporter.

Riktlinjer Miljöanslaget

Regionplane- och trafiknämnden kan medfinansiera projekt avsedda att skydda eller förbättra miljön inom Stockholmsregionen genom bidrag ur miljöanslaget. Utgångspunkten för bidragsgivning är landstingets roll och ambitioner i det regionala miljöarbetet enligt planer och program som landstinget antagit, t.ex. Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2001), Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län samt Miljöhandlingsprogram för Stockholms län (2005). Dessa dokument fungerar som styrdokument för bidragsgivningen.

Projekt som beviljas medel ur miljöanslaget ska vara av regional betydelse och bör uppfylla följande kriterier:

- Åtgärdsinriktat och i linje med regionala planer och program
- Stimulera samverkan mellan olika aktörer inom miljöområdet
- Kunskapshöjande eller metodutvecklande t.ex. pilot- eller demonstrationsprojekt.

Prövningen av bidragsansökningar sker med beaktande av kommunallagens regler i 2 kap. om kommunerna och landstingets befogenheter, vilket bl.a. innebär att projekt ska vara av allmänt intresse.

Bidrag ges inte till enskilda näringsidkare, enskild person, grundforskning, investeringar i fastigheter, driftskostnader, myndighets reguljära verksamhet, projekt av lokal karaktär eller insatser som genomförts innan ansökan inkommit till Regionplane- och trafikkontoret.

Medel ur miljöanslaget kan beviljas för att stödja framtagande av EU-ansökningar.

Sökande

Bidrag kan ges till kommuner, organisationer, institutioner och ideella föreningar.

Bidragsgräns

Bidrag beviljas med högst hälften av de beräknade totala kostnaderna för projekt. Sökanden och eventuella andra samverkanspartner ska finansiera resterande kostnader. I medfinansiering får inte reguljär verksamhet räknas in t.ex. inom en kommun.

Projekt med skärgårdskoppling som beviljats medel ur miljöanslaget:

- Svealands Kustvattenvårdsförbund har beviljats 720 000 kr under 2004 för projektet "BEVIS - Beslutsstödssystem för effektiva vattenskyddsåtgärder i skärgårdarna Åboland-Åland-Stockholm".
- Stockholms Universitet har beviljats sammanlagt 615 000 kr under perioden 2000-2004 för utveckling av en GIS-metod för kartering av naturvärden i grunda skärgårdsvikar, tillgängliggörande och validerande.
- Kustfågelgruppen inom Svenska Ornitologiska föreningen har beviljats 1,4 mkr år 2000 för en kustfågelinventering i Stockholms län.
- Upplandsstiftelsen har beviljats 150 000 kr för projektet "Fiskrekrytering i grunda havsvikar" år 2001.
- Värmdö kommun har beviljats 270 000 kr år 2002 för projektet "Värmdös stränder i regionen".
- Länsstyrelsen i Stockholms län beviljades 72 000 kr i stöd 2003 för inventeringen av grunda vikar i Stockholms skärgård.
- Norrtälje kommun beviljades 132 000 kr för seminarium om enskild vatten- och avloppsförsörjning år 2004
- Naturskyddsföreningen Stockholms län beviljades 146 000 kr för informationskampanj om båtlivets miljöpåverkan år 2004
- Norrtälje kommun beviljades 150 000 kr för uppföljning av restaurerade marker i skärgårdens odlingslandskap år 2005
- Naturskyddsföreningen Stockholms län beviljades 114 000 kr för utvärdering av miljöanpassade bränslen i båtmotorer år 2005
- Stockholms universitet beviljades 300 000 kr för studie av överdödighet hos flera fågelarter i neurotoxiska symptom i Stockholms skärgård år 2005
- Stockholms universitet beviljades 169 450 kr för projekt om minskad övergödning och förbättrat fiske år 2005
- Värmdö kommun beviljades 425 000 kr för att ta fram verktyg för miljösystemanalys för VA-lösningar i förändringsområden år 2005
- Stockholms Universitet beviljades 300 000 kr för projekt om minskad miljöpåverkan från fritidsbåtar i Stockholms skärgård genom användning av båtvättar år 2006
- Naturskyddsföreningen Stockholms län beviljades 219 000 kr ur för "I love båtliv" en informationskampanj för ett miljöanpassat båtliv år 2006
- Möja markägarförening beviljades 250 000 kronor för att restaurera främst f.d. åkermark år 2006
- Svealands Kustvattenvårdsförbund har beviljats 450 000 kr under 2006 för projektet "BEVIS - Beslutsstödssystem för effektiva vattenskyddsåtgärder i skärgårdarna Åboland-Åland-Stockholm".

- Åbo Akademi har beviljats 400 000 kr under 2007 för projektet "BEVIS - Beslutsstödssystem för effektiva vattenskyddsåtgärder i skärgårdarna Åboland -Åland-Stockholm".
- Värmdö kommun beviljades 300 000 kr för vidareutveckling av verktyg för miljösystemanalys för VA-lösningar i förändringsområden år 2007
- Naturskyddsföreningen Stockholms län beviljades 264 500 kr för projekt om fler anläggningar för båtbottentvätt i Stockholms län år 2007
- Svealands Kustvattenvårdsförbund har beviljats 120 000 kr för framtagande av användargränssnitt till BEVIS år 2008
- Svenska Miljöinstitutet IVL beviljades 125 000 kr för studie av kvicksilver situationen i Stockholms skärgård år 2008
- Chalmers Tekniska högskola beviljades 300 000 kr för användaranpassning av VeVa -verktyget år 2008
- Ekofiskcentrum Roslagen beviljades 300 000 kr till ett ekofiskcentrum år 2008
- KTH beviljades 110 000 kr för studie av hållbar fiskförsörjning för Stockholms län år 2008

Kulturnämnden

Verksamhetsidé och vision

Kulturen har som mål att stärka humanistiska och demokratiska ideal i samhället. Kultur är även hälsa. Tillgång till kulturupplevelser gör att vi lever längre, mår bättre och påskyndar tillfrisknandet. Kultur ska vara tillgänglig för alla oavsett ålder, kön, handikapp, etnisk bakgrund eller utbildning. Genom kulturnämndens stöd till länets kultur- och föreningsliv erbjuds länsinvånarna ett större utbud av kultur- och föreningsverksamhet av god kvalitet än vad som hade varit möjligt utan nämndens stöd. Generellt prioriteras verksamhet för barn och unga. Därigenom ges dessa grupper möjlighet att ta del av kultur och föreningsliv oavsett föräldrars intresse och ekonomiska förutsättningar.

Mål och uppdrag

KUN stöder det fria kulturlivet i Stockholms län genom dels långsiktigt verksamhetsstöd, dels olika projektstöd. Kulturverksamhet som erhåller stöd skall ha en hög kvalitet. Dessutom baseras alla beslut om stöd till kultur- och föreningsliv på de fyra målområdena: Demokrati, Jämställdhet mellan könen, Jämlikhet samt Tillgänglighet för funktionshindrade. Nämnden ställer även krav på att organisationer som erhåller årligt verksamhetsstöd om 500 tkr eller mer skall arbeta aktivt med miljöfrågorna. För att komma i fråga för stöd måste båda könen finnas representerade i styrelsen för den organisation som tar emot stödet.

Landstingsfullmäktiges uppdrag till Kulturnämnden

Stimulera självfinansieringsgraden

Kulturnämnden har uppdragit åt förvaltningen att föreslå nämnden regler för att stimulera självfinansieringsgraden senast i mars 2009.

70 procent av de externa stöden ska riktas till barn och unga

Vissa verksamheter så som scenkonststödet, stödet till Ung aktiv kultur, stödet till regionala ungdomsorganisationer samt stödet till idrottsrörelsen, vänder sig enbart till barn och ungdomar. Inom andra stödkategorier kommer kulturnämnden att ytterligare prioritera barn och unga för att nå målet.

Utvecklande av en kulturinkubator

Kulturförvaltningen arbetar med frågan under innevarande år. Kulturnämnden budgeterar 800 tkr i stöd till försöksverksamhet med en kulturinkubator under 2009.

Forskningsprogrammet Kultur i vården och vården som kultur

Kulturnämnden har uppdragit åt kulturförvaltningen att bereda frågan om en eventuell fortsättning av forskningsprogrammet.

Övriga generella uppdrag från landstingfullmäktige

Jämlikhet och jämställdhet för medborgarna

Jämställdhet. Båda könen måste vara representerade i styrelsen hos organisation som får kultur- eller föreningsstöd, undantaget organisationer vars syfte är att arbeta för ökad jämställdhet. Alla sökande måste särskilt ange hur man arbetar med jämställdhets- och jämlikhetsfrågor. Tillgänglighet för funktionshindrade 2007 införde kulturnämnden ett särskilt stöd för att öka möjligheten för funktionshindrade att ta del av kultur – tillgänglighetsstöd. Alla kulturorganisationer som erhåller årligt verksamhetsstöd måste informera om sin tillgänglighet på hemsida och i tryckt material. Kulturförvaltningen bedriver ett aktivt arbete inom förvaltningens samverkansråd för tillgänglighetsfrågor.

Barnens bästa. Fem av de sju länsfunktionernas verksamhet är starkt inriktad på barn och unga. I de driftavtal som kulturnämnden upprättar med externa kulturorganisationer regleras att i planeringen av verksamhet som i huvudsak rör barn t.o.m 18 år, skall barns synpunkter inhämtas och beaktas i enlighet med FN:s barnkonvention.

Kvalitetsredovisning. Inom kulturverksamheten sker den egentliga kvalitetsbedömningen i samband med att ansökningarna bereds. Kulturförvaltningen begär sedan skriftliga redovisningar från alla som erhåller kultur- och föreningsstöd och genomför fördjupade granskningar genom egna stickprovskotroller ute hos organisationer.

Verksamhet och stöd som vänder sig till skärgården

Inom kulturnämndens område finns verksamhet och stöd som direkt vänder sig till skärgården.

Verksamhet som stödjer skärgården på olika sätt är

- Nämndens konsulentfunktioner inom hemslöjd, dans, film, musik och mångkultur.

- Länsmuseet.
- Regionbiblioteket.

Konsulentfunktionerna Länshemslöjdskonsulenterna har genom åren haft en nära kontakt med fastboende i skärgården. Konsulenterna har en bred verksamhet med både rådgivning och kurser till enskilda hantverkare och grupper men även råd och hjälp i samband med utställningar och samarbetsprojekt inom ramen för olika samarbeten med skärgårdarna i Åland och Åboland. De har även varit inkopplade i projektet Skärgårdssmak. Övriga konsulenter har arrangerat eller medverkat i projekt av olika slag inom sitt ämnesområde.

Länsmuseet (som kulturnämnden har ett särskilt ansvar för) lämnar råd och hjälp till bl.a. skärgårdskommuner med kulturmiljöfrågor och medverkar i olika utredningar.

Regionbiblioteket (tidigare benämnd länsbiblioteket) svarar för driften av bokbåten som under 10 dagar per år trafikerar ett 20-tal öar i fyra kommuner nämligen Österåker, Värmdö, Haninge och Norrtälje. Kulturnämnden stöder Regionbiblioteket med ett årligt verksamhetsstöd för bl.a. kostnaderna för bokbåten. Bokbåtsverksamheten har bedrivits sedan 1953 och är mycket uppskattad av skärgårdsbefolkningen. Bokbåten väcker alltid massmedialt intresse och är en viktig marknadsförare av kultur, medie- och informationsförsörjning i dessa delar av länet.

Ekonomiskt stöd kan lämnas ur nämndens anslag för

- Kultur i skärgården
- Ung Aktiv kultur och
- Kulturstöd till kontinuerlig eller tillfällig verksamhet.

Kultur i skärgården är ett anslag ur vilket kulturkommittéer i skärgården och kulturutövare kan söka stöd för olika kulturprojekt och kulturförvaltningens chef fattar beslut på delegation av kulturnämnden om stöd. Årets anslag uppgår till 300 000 kronor. Kulturkommittéerna bildades i mitten av 1970-talet då anslaget infördes. Kommittéerna utses av öborna själva. Enligt dagens regelverk ska vid bedömning av ansökningarna beaktas landstingets mål i det skärgårdspolitiska programmet såsom att:

- satsa på en levande skärgård,
- att människor skall kunna bo och verka i skärgården på rimliga villkor,
- värna miljö och kulturmiljö samt att skärgården utvecklas som rekreationsområde.

Därtill ska hänsyn tas till:

- satsning på barnens/ungdomarnas behov av kulturell stimulans,
- att arrangemangen/projekten genomförs i huvudsak under höst, vinter och vår,
- att man, där så är möjligt, eftersträvar en samverkan med folkrörelserna och primärkommunerna för att bättre utnyttja befintliga resurser.

Nuvarande regler för projektstöd i skärgården följer till stora delar de regler som gäller för övriga projektstöd inom nämnden. Arbetssättet förändrades under åren 1999–2000 då fokus ändrades till att i högre grad gälla barn och ungdomar samt lågsåsong. Dåvarande kulturnämnden beslöt att anslaget fortsättningsvis skulle vara ett projektstöd och att det i likhet med övriga projektstöd inte kan lämnas till enskilda personer. Tidigare förfogade förvaltningen över anslaget och arrangerade aktiviteter i samråd med kulturkommittéerna. Inom detta regelverk och anslagna medel betalades fakturor för t.ex. ersättningar till medverkande och resekostnader för medverkande och bofasta.

Bakgrunden till förändringen var dels ett yttrande från Landstingskontoret Juridik att ekonomiskt stöd till resekostnader för bofasta i skärgården i samband med kulturarrangemang inte kan lämnas samt dels att en begränsning infördes i nämndens samtliga projektstöd att enskilda personer inte kan få projektstöd från kulturnämnden. Anledningen till det sistnämnda var skattetekniska, d.v.s. att kulturnämnden inte ska vara skyldig att betala skatt och sociala avgifter. Enskilda kulturutövare och -konsumenter kan därför inte söka stöd idag utan enbart förening, organisation eller bolag.

Ung Aktiv Kultur är ett engångsstöd med syfte att främja ungas aktiva deltagande i kulturlivet. Projekten bör ha sin utgångspunkt i ungdomars vardag och verka för något av nedanstående syften:

- ungdomar får ta del av kvalitativt god kultur,
- ungdomar ges möjlighet till att uttrycka sig genom eget skapande,
- ungdomar ges möjlighet till reflektion över viktiga kulturella och samhällsfrågor,
- integrationen mellan människor främjas och ungdomar görs medvetna om andras levnadsvillkor samt orsaken till dessa.

Stödet kan sökas av förening, organisation, skola eller bolag men inte av enskilda kulturutövare. Stödet söks en gång per år, under våren, och avser projekt som planeras äga rum under resterande del av året samt följande vår. Stödet fördelas i juni efter beslut på delegation av förvaltningens chef.

Kulturstöd till kontinuerlig eller tillfällig verksamhet ges till verksamhet som bedöms angelägen för länet och som främjar konstnärlig och kulturell förnyelse. Verksamhet som vänder sig till barn och ungdomar prioriteras. Ansökan kan avse kontinuerlig verksamhet under hela året eller tillfällig verksamhet (projekt) under del av året. Kulturnämnden prövar ansökningar om kulturstöd vid flera tillfällen under året.

Hälso- och sjukvård för bofasta och besökande i Skärgården

Landstingets ledning av hälso- och sjukvård sker i enlighet med hälso- och sjukvårdslagen, tandvårdslagen samt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade. De samlade insatserna ska samordnas och utvecklas på ett sätt att de samlade resurserna anpassas till befolkningens behov och bidrar till förbättring av hälsotillståndet. Hälso- och sjukvård omfattar sjukvårdsupplysning, förebyggande insatser, primärvård, psykiatri, geriatrik, annan specialiserad vård, sjukhusvård samt tandvård.

För grupper i befolkningen t.ex. äldre personer med komplex sjukdomsbild, personer med psykisk sjukdom och beroendeproblematik har landstinget också ett sjukvårdsansvar som ofta delas med kommunerna.

Stockholms läns landsting tillhandahåller hälso- och sjukvård, inkl tandvård, till de drygt 1,9 miljoner personer som bor i länet. Av dessa beräknas cirka 14 200 vara bofasta i skärgårdsområden (vara cirka 3000 på öar utan förbindelse med fastlandet via bro, tunnel eller färja). Till dessa kommer runt 30 000 fritidsboende och 100 000 båtägare. (PM 8:2004, Skärgård i förändring, RTK 2004).

Uppdrag och mål för hälso- och sjukvården i länet

Mål och uppdrag för hälso- och sjukvården är hämtat ur Hälso- och sjukvårdsnämndens budget för 2009 och planering inför 2010–2011. Det övergripande målen för hälso- och sjukvården i Stockholms län är en tillgänglig och kvalitativt god vård till alla länets invånare. Medborgarna ska ha stort förtroende för vården, tillgängligheten ska förbättras och den skärpta vårdgarantin uppfyllas.

Tillgänglig hälso- och sjukvård nås genom att fokusera på kvalitet, patientsäkerhet samt valfrihet. Vårdval Stockholm har införts för att ge medborgarna ökad tillgänglighet och större inflytande över sig egen sjukvård. Stockholms län har också infört skärpt vårdgaranti som ytterligare ska minska patienternas väntetider till hälso- och sjukvården.

Kommunikationen ska med patienter och länsinvånare ska förbättras ytterligare. Ett mål för denna kommunikation är att alla patienter och invånare ska ha kunskap om sina rättigheter och möjligheter inom hälso- och sjukvården.

Hälso- och sjukvården ska vara jämlik och jämställd. Målet för hälso- och sjukvården är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen. Hälso- och sjukvård ska ges på lika villkor oavsett kön, ålder, funktionshinder, social position, geografisk bostadsort, etnisk och religiös tillhörighet, sexuell identitet eller andra egenskaper.

Vårdval Stockholm

För att öka tillgängligheten, stärka patientens inflytande över vården och att ge en bättre vård med hög kvalitet har vårdval införts i hela länet undantaget Norrtälje kommun. Patienter har ofta olika behov eller krav i olika skeden av livet, det kan exempelvis gälla tillgänglighet, kontinuitet eller bemötande.

I Vårdval Stockholm har i princip en fri etablering införts för vårdgivarna, men det förutsätter en auktorisation av landstinget för att få verka inom den landstingsfinansierade vården. Patienterna kan fritt välja bland de auktoriserade husläkare, barnavårdscentraler, mödravårdscentraler, fotsjukvårdare, logopeder samt läkarinsatser i särskilda boenden för äldre. Patientens val avgör vilken ersättning mottagningen får. Vårdval ska successivt införas inom flera delar av sjukvården där så är möjligt och funktionellt.

Vårdgaranti

Stockholms läns landsting har beslutat om en skärpt vårdgaranti. Vårdgarantin kan sammanfattas med siffrorna 0-5-30-90, vilket innebär att patienter:

0 – Ska få kontakt med vårdcentralen eller Vårdguiden på telefon 08-320 100 samma dag som man söker vård

5– Behöver patienten träffa en läkare på vårdcentralen eller husläkarmottagningen ska det ske inom 5 dagar

30– Står för att det ska ta mindre än 30 dagar att få komma till den specialiserade vården från det att läkaren beslutat att remiss ska skrivas.

90– Anser läkaren i den specialiserade vården att patienten behöver behandling ska den inledas så snart som möjligt och senast inom 90 dagar efter beslutet.

Kommunikation med invånarna

En god kommunikation med invånarna är nödvändig för att stärka patientens ställning inom hälso- och sjukvården. Ett mål är att alla patienter och invånare ska ha kunskap om sina rättigheter och möjligheter inom sjukvården. Kommunikationen ska utvecklas för att underlätta för patienter att hitta rätt vårdnivå och bästa vårdgivare utifrån sina behov.

Med *Vårdguiden* finns kanaler för information till invånare samt för kommunikation mellan invånare och hälso- och sjukvårdspersonal.

Vårdguiden finns som;

- Vårdguiden (www.vardguiden.se) med information och frågetjänster.
- Vårdguiden på telefon 08-320 100, med sjukvårdsrådgivning dygnet runt.
- Vårdguiden erbjuder även tjänsten Mina Vårdkontakter för möjlighet att boka tid, förnya recept m.m. via Internet dygnet runt.
- Tidningen Vårdguiden, som delas ut till samtliga hushåll 4 ggr/år.

Vårdguidens tjänster ska fortsätta att utvecklas med syfte att förenkla för patienterna att hitta rätt vårdnivå och bästa vårdgivare utifrån sina behov. Vårdguiden kommer också att anpassas till den nationella sjukvårdsinformationen med namnet 1177 som successivt lanseras 2009.

Skärgårdens utbud av hälso- och sjukvård

Ambulanssjukvård i Skärgården

I de delar av skärgården som saknar landförbindelse sker transporter av patienter i ambulanssjukvården via ambulanshelikopter eller via båt (t.ex. sjöräddningsbåtar, polisbåtar och räddningstjänstbåtar) för anslutning till vägambulans vid lämplig brygga. Vid dåligt väder eller tekniskt fel ersätts ambulanshelikoptern med båt. Inom Stockholms läns landsting finns en ambulanshelikopter i beredskap dygnet runt, årets samtliga dagar. Bemanningen utgörs av anestesisjuksköterska, ambulanssjukvårdare och pilot. Sommartid finns ytterligare en ambulanshelikopter i drift för landstingets räkning. Akutläkare, som normalt är placerad i en akutläkar-

bil, kan vid behov medfölja i helikoptern. Helikopterresursen används för uppdrag såväl i skärgården som på fastlandet.

Helikopteruppdragen har ökat markant under senare år. Under perioden januari–juli 2007 genomfördes omkring 45 procent av dessa helikopteruppdrag på öar i skärgården.

År	Helikopteruppdrag
2004	1180
2005	1260
2006	1396
2007	1572
2008	1754 (tom okt)

Samverkansavtal finns med Uppsala läns landsting om att vid behov nyttja Uppsalas ambulanshelikopter för att utföra uppdrag inom Stockholms län. Denna är bemannad med läkare och sjuksköterska, två piloter med instrumentflygningsskapacitet och är utrustad för intensivvård.

Mellanskärgården

I Värmdö kommun finns ett stort antal öar utan broförbindelse. Förutom den bofasta befolkningen finns ett stort antal fritidshus, många båtbesökare och många dagbesökare framför allt sommartid. På Djurö erbjuds husläkarverksamhet och barnhälsovård. Vårdcentralen driver även den sk läkarbåten. Läkarbåten erbjuder både hembesök, bryggmottagningar och mottagningsverksamhet på tre filialmottagningar på Möja, Sandhamn och Runmarö.

Läkarbåtsverksamheten riktar sig i första hand till den bofasta befolkningen. Midsommarhelgen används läkarbåten även till jourverksamhet ute bland öarna

Södra skärgården

I Haninge erbjuds husläkarverksamhet på Dalarö, samt i begränsad omfattning mottagningsverksamhet på Utö, Ornö och på Muskö. Hembesök kan ske på öarna. I Nynäshamn finns två husläkarmottagningar belägna i närhet till hamnen med småbåts- och gästhamn.

För att svara mot det ökade behovet av hälso- och sjukvård under sommaren, får delar av verksamheterna en viss riktad ersättning.

Norra skärgården

Hälso- och sjukvården i norra skärgården omfattar områdena inom Vaxholm, Österåkers och Norrtälje kommuner. Det hälso- och sjukvårdsutbud som erbjuds inom dessa områden är i huvudsak lokaliserat till fastlandet.

På Ljusterö finns distriktssköterskemottagning som har läkarbemanning vissa dagar. Där har även Barnavårdscentralen en filial verksamhet. Distriktssköterskemottagning med viss läkarbemanning samt barnhälsovård finns även på Blidö. På Rådmansö finns distriktssköterskemottagning inklusive barnhälsovård.

Tandvård i Stockholm

Målet för tandvården är en god tandhälsa och en tandvård på lika villkor för hela befolkningen. Landstinget ska planera tandvården med utgångspunkt i befolkningens behov. Planeringen ska avse även den del av tandvården som erbjuds av annan än landstinget.

Tillgängligheten avseende tandvård för skärgårdsbefolkningen kan generellt beskrivas som god. Folk tandvårdskliniker finns i Norrtälje, Vaxholm, Gustavsberg, Haninge, Västerhaninge, Nynäshamn och på Djurö. Privata tandläkarmottagningar finns på Blidö och i de större tätorterna Norrtälje, Nynäshamn, Gustavsberg samt Haninge och Västerhaninge.

Landstinget finansierar tandvården för barn och ungdomar till och med det år de fyller 19 år. Valfrihet avseende vårdgivare gäller i hela länet. Barn och ungdomar som är bofasta på öar i skärgården söker sig till tandläkare på fastlandet med mottagningar på olika långt avstånd från skärgårdsområdet. Tandvårdsenheten följer och redovisar tandhälsan hos barn och ungdomar varje år. Tandhälsan hos de bofasta barn och ungdomarna i skärgården är jämförbar med tandhälsan för barn i länet som helhet.

Landstinget har inget finansieringsansvar för den vanliga vuxentandvården. Vuxentandvården utförs i Stockholms län till 80 procent av privata vårdgivare. För den vuxna befolkningen i länet finns ingen samlad beskrivning av tandhälsan.

Tandvårdsenheten har upphandlat uppsökande verksamhet för perioden 2005 till och med 2008. Berättigade till uppsökande verksamhet är personer med varaktigt och omfattande omvårdnadsbehov i särskilt boende eller i eget boende med hemtjänst dygnet runt. Särskilt boende med upphandlad uppsökande verksamhet finns på Vaddö, Ljusterö, och Dalarö. Upphandling av uppsökande verksamhet för personer med hemtjänst enligt ovan har gjorts för Blidö, Ljusterö, Stavsås, Djurö, Hallstaviks och Häverödals distrikt. Den uppsökande verksamheten består av en munhalsbedömning av de berättigade och utbildning av omvårdnadspersonalen. Målet är att de berättigade skall få en god daglig munhygien.

Samma personer som är berättigade till uppsökande verksamhet är också berättigade till så kallad nödvändig tandvård vilket innebär tandvård till hälso- och sjukvårdstaxa. För den berättigade gäller det fria tandläkarvalet. Om den som är berättigad inte själv ordnar sin tandläkarkontakt är den vårdgivare som har avtalet om den uppsökande verksamheten ansvarig för att den berättigade får tandvård.

Folktandvården

Folktandvården Stockholms län AB är ett helägt landstingsbolag med uttalat samhällsansvar. I Stockholms läns landsting tillämpas det fria patientvalet. Samtliga barn i landstinget har därför erbjudits att välja mellan privata eller Folktandvårdens mottagningar. Landstinget betalar för denna vård oavsett om den utförs av Folktandvården eller i annan regi.

Folktandvården är således konkurrensutsatt och har därutöver lönsamhetskrav. Folktandvården är utförare av tjänster och delvis beroende av de beslut som Beställaren fattar. En utförsäljning av Folktandvården har diskuterats och det s.k. områdesansvaret inom vissa geografiska områden planeras att upphandlas i början på år 2010. Vissa kliniker kommer att säljas ut och då följer områdesansvaret med försäljningen och får därefter upphandlas.

Inom vuxentandvården har Folktandvården en marknadsandel på cirka 20 procent av den vuxna befolkningen i länet, medan den för barn och ungdomar uppgår till cirka 80 procent. Folktandvårdens mottagningar är geografiskt väl spridda över hela lanstingsområdet.

Under de senaste åren har samlokaliseringar skett av mottagningar. Folktandvården i Stockholms län har som mål att alla mottagningar ska ha samma kvalitet och patientsäkerhet i sin verksamhet. Små mottagningar har i dag svårt att rekrytera kompetent personal då arbetssökande personal ofta eftersöker medelstora arbetsplatser. De senaste årens rationaliseringar har krympt antalet mottagningar, men inte i en utsträckning så att det anses ha inverkat på vården.

Folktandvården erbjuder ett heltäckande utbud av tjänster inom allmäntandvård och specialisttandvård. Allmäntandvård för barn, ungdomar och vuxna utgör volymmässigt den största delen av verksamheten. Till allmäntandvård räknas även sjukhustandvård där särskild kompetens finns för att ge tandvård till patienter med olika fysiska eller psykiska funktionshinder. Vid dessa enheter finns möjligheter till narkostandvård och särskilda team för tandvårdsrädda patienter. Specialisttandvård erbjuds inom samtliga åtta tandvårdsspecialiteter. Specialisterna tar dels emot remisser från Folktandvårdens allmäntandvård, och dels från privattandläkare.

Förutom direkt vårdverksamhet till enskilda patienter ingår i Folktandvårdens uppgifter även tandhälsovård som riktar sig till hela befolkningen inom länet, utbildning av tandvårdspersonal, handledning av tandvårdsstuderande, utbildning av blivande specialisttandläkare samt forskning och kliniskt utvecklingsarbete.

Prissättning och subventioner är konkurrensneutrala mellan Folktandvården och privatpraktikerna. Landstinget betalar tandvård för barn och ungdomar upp till 19 år, oavsett om behandlingarna sker hos Folktandvården eller privatpraktiker.

Det råder fri prissättning på tandvård. Folktandvårdens prislista godkänns och beslutas av landstingsfullmäktige. Folktandvården har samma prissättning på alla mottagningar i länet.

I områdesansvaret ingår att det inte går att neka någon vård. Privatpraktiker som inte har områdesansvar kan lägga ner en olönsam mottagning. Planerar Folktandvården att lägga ner en sådan mottagning så måste man ha dialog med beställaren. Beställaren ansvarar således för att hålla uppe vårdnivån i glesbebyggda områden, och kompenserar Folktandvården med extra medel i dessa fall.

Beställaren dirigerar i övrigt inte etableringar. Det råder fri etableringsrätt på marknaden för både Folktandvården och privata mottagningarna. Vissa projekt kan däremot upphandlas av beställaren. Det kan vara t.ex. att förbättra tandhälsan för barnen, med floursköljningar i skolorna, reklam m.m.

Verksamhet i skärgården

Folktandvården har bara en mottagning i skärgården, på Djurö. Vid Djurö-mottagningen. Därutöver tar Folktandvården emot barn och vuxna från skärgården vid mottagningarna i Norrtälje, Vaxholm, Gustavsberg, Haninge, Västerhaninge och Nynäshamn. Folktandvården samarbetar även med lärare på Ljusterö. Folktandvården är konkurrensutsatt även i skärgården där det finns några privattandläkare etablerade.

Folktandvården har mobil utrustning/enhet som kompletterar de fasta mottagningarna. Den framtida efterfrågan på tandvård i skärgården kommer troligen att

mötas med mobila enheter. Dessa har prövats med gott resultat. Målsättningen på sikt är att kunna erbjuda främst barn och ungdomar i skärgården tandvård närmare hemmet med utnyttjande av mobila enheter och utökning av dessa enheter undersöks. Dessa kan lämpligen ställas upp i skolor och äldreboende under en begränsad tid varje år.

ALMI Företagspartner

ALMIs verksamhet består av finansiering och affärsutveckling. Målet är att fler företag ska få möjlighet att växa och utvecklas, att fler ska få möjlighet att starta eget företag och att fler innovationer ska kommersialiseras. ALMIs målgrupper är innovatörer, nyföretagare samt små och medelstora företag. ALMI-koncernen är en regional organisation där verksamheten bedrivs i 21 regionala bolag. Totalt har koncernen cirka 500 medarbetare varav 42 är anställda på ALMI Stockholm.

ALMI bildades 1994 efter ett riksdagsbeslut om en ny organisation för att främja utvecklingen av mindre företag. De tidigare länsvisa utvecklingsfonderna ombildades från stiftelser till aktiebolag och blev regionala utvecklingsbolag i en koncern med ett av staten helägt moderbolag.

Enligt avtal med Stockholms läns landsting lånar ALMI cirka 25 mkr från landstinget. Medlen är avsedda att vidareutlånas i marknadskompletterande form till nya, mindre och medelstora företag i Stockholmsregionen. En del av dessa pengar, 10 mkr, är särskilt avsedda för utlåning till skärgårdsföretagare. För närvarande är en mycket begränsad del av pengarna utlånade. Anledningen till detta är att ALMI Stockholm disponerar tillräckligt mycket statliga utlåningsmedel för att tillfredställa efterfrågan. ALMI Stockholm har därför inte bedömt det lämpligt att just nu använda landstingsmedel för utlåning eftersom detta skulle innebära en riskexponering för landstinget. Tillgången på statliga medel varierar och handlingsberedskapen är därför mycket viktig.

Förut var de statliga medlen otillräckliga och därför gick Landstinget in med medel i slutet 1980-talet. Dessa medel har varit ytterst lite ianspråktaga de senaste åren. Utlåningen till skärgården är begränsad, främst genom de EU-medel som har tillkommit till näringslivet i skärgården. De lån man har haft har rört hotell, konferens, transporter, taxi.

På ALMI förutser man en ökning när det gäller generationsskiften eftersom en generationsväxling pågår. Det gäller t.ex. serviceföretag marinor, varv och taxirörelser. ALMI har haft en hel del sådana affärer, men har då inte använt landstingsmedel.

Ett problem i detta sammanhang är att den obeskattade ekonomin i skärgården är relativt betydande. Det gör det svårt för många företag vid t.ex. generationsskiften eller när finansiering krävs av andra orsaker, eftersom verksamheterna inte visar lönsamhet på pappret. Skärgårdslotsarna gör ett bra jobb för att förmedla att det är viktigt att visa inkomsterna. Det är viktigt att bygga upp synliga värden i verksamheterna inför t.ex. generationsskiften och vid penninglån.

Det finns lite såddfinansiering i Stockholmsregionen jämfört med t.ex. Göteborg, vilket kan ge ett tryck på Landstinget för att öka insatserna. Politikerna klagar ibland över att landsting och kommuner i Stockholmsregionen inte satsar tillräckligt utan förlitar sig alltför mycket på staten. ALMIs ståndpunkt är att de medel som

redan är avsatta till skärgården i första hand ska plockas fram vid behov, för att bemöta kritiken och möta efterfrågan.

Utlåningen till skärgården var omfattande för 10–15 år sedan. Det berodde på den dåvarande politiska viljan, inriktningen hos den dåvarande utvecklingsfonden, och att man då förvaltade bidragen från Länsstyrelsen. När detta försvann så blev aktiviteten mindre. I dag är verksamheten sporadisk.

ALMI bedömer att efterfrågan på lån kan komma att öka, och ALMI koncernen planerar att etablera ett riskkapitalbolag som till hälften finansieras med EU-medel.

Del 2

Externa aktörer med verksamhet i kust och skärgård

Externa aktörer med verksamhet i kust och skärgård

Nynäshamns kommun

Nynäshamn har en liten skärgård, om man ska följa EU:s definition att skärgård är öar utan fast landförbindelse. Det rör sig då om cirka 50–60 bofasta. Samtidigt är större delen av kommunen ett skärgårds- och kustlandskap. En uttalad målsättning i den kustplan som antogs av Haninge och Nynäshamns kommuner år 2002 är att ”kommunerna ska engagera sig i nationella och internationella projekt som syftar till att bevara och utveckla skärgårdens unika värden”.

Knäckfrågor som berör landstingets verksamhet

Det är svårt att rekrytera läkare och rekryteringsproblemen löses för närvarande med hyrdoktorer. Utbudet av vård har dock ökat genom att ytterligare en vårdcentral har etablerats inom Vårdval Stockholm.

En annan knäckfråga är kommunikationerna. Pendeltåget fungerar dåligt med många förseningar. Ungefär 5 000–6 000 pendlar till arbetsplatser utanför kommunen och cirka 1000 pendlar in, och de bristfälliga kommunikationerna påverkar kommunens utvecklingsmöjligheter. Nya mötesspår har byggts under 2008 men den lösning som är aktuell är att göra dubbelspår.

Vägen från Stockholm är ett annat sorgebarn. Här är dock arbete på gång och en sista etapp ska byggas år 2010.

Den kommunala servicen

När det gäller hemsjukvård så är underlaget på öarna för litet för att bygga särskilda bostäder. Eventuellt hemtjänstbehov löses ofta genom att anställa någon granne eller släkting. Hemtjänsten märker ett ökat vårdbehov, särskilt på Lisö under sommaren och i viss mån även storhelger som jul och nyår då många gamla väljer att vistas i sina fritidshus.

I kustplanen anges som alternativ att bygga smålägenheter lämpade för människor med rörelsehinder. Fler får hjälp i hemmet idag, och särskilda boenden har ont om platser.

Skola finns på Torö. Den ifrågasätts då och då, men befolkningsutvecklingen gör att underlaget räcker till för att hålla skolan uppe. Det finns olika syn på för- och nackdelar mellan stora respektive små skolor. Vissa pedagoger föredrar små skolor, medan andra pekar på fördelar med större enheter. På Torö går barnen till åk 6, sedan går de till högstadiet i Nynäshamn. En viss samverkan finns mellan skolorna i kommunen.

I Nynäshamns kommun får de skolbarn som har rätt till skolskjuts så kallad entreprenadskjuts, det vill säga särskild skolbuss till och med årskurs 3. Från årskurs 4 får barnen SL-kort och åker då med ordinarie SL-bussar.

Planering och utveckling

Den planerade vägen förväntas öka attraktiviteten och öka efterfrågan på boende längst kuststräckan som då kommer att ligga i relativt lugnt trafikerade områden. Kommunen vill helst se permanentboende inflyttare. Idag är det ett stort tryck på permanentning på Lisö där det finns stora fritidsområden från 1950- och 1960-talen. Vid dessa ansökningar är man väldigt restriktiv genom att VA-frågan inte är löst och det finns stor risk för saltvatteninträngning. Den östra kusten har mer spridd bebyggelse och är därmed inte så känslig.

I kustplanen anges att kommunen ska verka för riktade insatser mot brisfälliga avlopp. Man är engagerad i ekologiskt känsliga områden på olika sätt, liksom för att förbättra vattenkvaliteten.

Enligt kustplanen ska varje översyn av befintliga planområden föregås av vutredning. Kommunerna bör även enligt planen överväga att införa tillståndsplikt för upptagande av nya grundvattentäkter. Krav på redovisning av salthalt bör införas. Regelbundna kampanjer bör också införas i syfte att minska de boendes vattenförbrukning.

Nynäshamns kommun har relativt få fritidshus om man jämför med t.ex. Norrtälje. Det beror till stor del på att man har stora markägare som inte har sålt sin mark t.ex. Wallenberg, Johnsson, staten etc.

När det gäller strandskyddet så är kommunens inställning att det är attraktivt att bygga nära stränderna och man måste beakta kommunens möjligheter att växa genom att utnyttja sin attraktivitet. Ett strandskydd på 300 meter begränsar tillväxtmöjligheterna. Samtidigt vill man att stranden ska vara tillgänglig för allmänheten med bad, strandpromenader etc. och inte privatiserad. Ute på öarna är man mer restriktiv i denna fråga än på fastlandet.

Några nya fritidshusområden får enligt kustplanen inte byggas i planområdet annat än som komplettering av befintlig fritidsbebyggelse. Enstaka anläggningar för det rörliga friluftslivets behov kan få tillkomma. Ny bebyggelse ska inte ta några nu obebyggda stränder i anspråk. Undantag kan vara anläggningar som gynnar det rörliga friluftslivet som t.ex. vandrarhem och tältplatser.

Norvik är en ny hamn norr om Nynäshamn med planerad byggstart 2010. Godshanteringen via containrar i Värtahamnen flyttas till Norvik. Detta ger nya möjligheter för hamnområdet i Nynäshamn. Där kan man t.ex. bygga attraktiva bostäder.

Sammantaget är det stora infrastrukturella investeringar i Nynäshamn under den närmsta tiden. Mellan 10–12 miljarder beräknas för investeringarna i Nynäsbanan, väg 73, Norvik, anläggning av en naturgasterminal och andra planerade investeringar i området.

Nacka kommun

Nulägesbeskrivning

Nacka kommun har i förhållande till kommunens yta en lång kuststräcka. Kommunen har, och står inför, en stor befolkningstillväxt. Den sker, och kommer att ske, i fritidsområden som permanentas och förtätas och i samband med nyexploatering. En stor del av dessa områden är belägna i kustområdet. Detta medför bl.a. att både detaljplaner och enskilda bygglov kommer med jämna mellanrum i konflikt med gällande strandskyddsbestämmelser.

I takt med att fler och fler stränder ianspråkats för bebyggelse blir det än mer viktigt med strategier för hur kvarvarande stränder ska exploateras, bevaras respektive förvaltas.

Inom kustområdet finns många intressen som behöver kunna samsas, bl.a. boende, kommunikationer, friluftsliv, båtliv och turism. Det finns ett behov av att hitta strategier för att kunna göra avvägningar mellan dessa intressen.

Kustplan

Med detta som bakgrund beslutades i februari 2008 att kommunen skulle ta fram en kustplan. Under sommaren och hösten 2008 har ett inventeringsarbete pågått. Nu pågår ett arbete med att ta fram ett program för kustplan.

Exempel på konkreta frågor som är viktiga att ta upp i kustplanen är att hitta lägen för marin verksamhet, säkra allmänhetens tillgänglighet till stränderna och ta fram riktlinjer för hantering av enskilda bryggor.

Det finns flera riksintressen inom kustområdet, som i många fall är överlappande, och där det finns ett behov av att göra en avvägning mellan dessa. De riksintressen som finns representerade inom kustområdet är riksintressen för kust och skärgård, kulturmiljövården, friluftslivet samt kommunikationer.

Kunskapen om naturvärdena i kustzonen är bristfällig, och då särskilt vad gäller undervattenmiljön.

Bakgrunden till kustplanen är att den antagna översiktsplanen för Nacka kommun från 2002 hanterar kustfrågorna i mycket begränsad omfattning, och hanterar inte alls havsvattenområdena. Det finns därför ett stort behov av en ökad detaljeringsnivå för dessa frågor. I samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen konstaterades att det behövs en översyn av strandskyddet och en blåstrukturplan.

Kustplanens syfte är att den ska ligga till grund för en långsiktigt hållbar utveckling i kustområdet med balans mellan ekologiska, sociala, kulturella och ekonomiska intressen.

Projektets mål är att:

- Ta fram och förankra en kustplan som både är en utvecklingsplan och mark- och vattenanvändningsplan för kommunens hela kust- och vattenområde, förutom sjöarna.
- Samla och ta fram kunskapsunderlag vad gäller kust- och vattenområdet.
- Inventera kustzonen vad gäller naturmiljön både på land och i vatten.
- Kartlägga och analysera i vilken utsträckning stränder är ianspråkade av bebyggelse och bryggor samt föreslå en policy för privata bryggor.
- Kartera strandskyddets omfattning.
- Inventera båthamnar, uppläggningsplatser och varv.

Majoritetsprogram

Den politiska majoriteten i kommunen har i sitt Majoritetsprogram för Nacka 2006–2010 tagit upp att frågor som rör båt- och marinföretag, besöksnäring, tillgång till stränder, tysta områden, kulturarv och kollektivtrafik till sjöss är viktiga att hantera. Det ska också tas fram ett naturvårdsprogram, och även samarbete med vänorter och andra kommuner runt Östersjön kring miljö- och hälsofrågor betonas.

Haninge kommun

Utgångspunkten för kommunens skärgårdsarbete är att det skall var möjligt att bo, leva och arbeta i skärgården (en levande skärgård). Vad gör då kommunen för att uppnå dessa "mål".

Via Scandinavian Islands projektet skapa förutsättningar för företagarna inom besöksnäringen att kunna få en säsongsförlängning och större kundunderlag som förhoppningsvis leder till bättre lönsamhet och fler anställda inom besöksnäringen.

Genom deltagande/finansiering (drygt 1 miljon) i Leader/landsbygdsutvecklingen hoppas vi att nya idéer till verksamheter i skärgården skall komma fram och att det skall leda till nya arbetstillfällen eller säkra befintliga arbeten.

Genom kommunens företagslots hjälpa företagen i dess kontakter med kommunen och andra myndigheter så att de skall ges möjlighet till en snabb och korrekt handläggning. Även genom vår kommunala skärgårdsgrupp hjälpa företag och föreningar att få så snabb handläggning/hjälp som möjligt. Den dialog som sker i skärgårdsgruppen ser kommunen som väldigt viktig för utvecklingen. Kommunen har även specifik skärgårdssamordnare för kontakter mellan kommunen och skärgårdsbefolkningen.

Politiskt har man ambitionen att vid bygglovprövningen, så långt den rådande lagstiftningen ger oss möjligheter, stödja och underlätta för skärgårdsföretagen och verksamheter i skärgården att få bygglov där det är mest lämpat.

Via möten och remissyttranden etc. med de regionala och nationella myndigheterna påtala vikten av att deras agerande i skärgården så att det inte är till gagn för utvecklingen t.ex. kommunens möten med Waxholmsbolaget, SL etc. eller som remissinstans vid landstingets framtagande av ett nytt skärgårdspolitiskt program. Det innebär även att tydliggöra för regionala och nationella aktörer/beslutsfattare att utvecklingen i skärgården inte bara är en kommunal angelägenhet utan även regional och nationellt ansvar, varför en större samverkan behövs för en positiv utveckling. Exempel på detta är utvecklingen av ett nytt hamnläge för Utöfärjan eller etableringar av civila företag inom Musköbasen.

Skolan och barnomsorgens verksamhet på öarna har prioritet ett. Politiskt har man ambitionen att inte stänga/lägga i malpåse någon av skärgårdsskolorna. Det är viktigt att kommunen och andra myndigheter har en uthållighet att kunna vänta ut de demografiska vågdalarna. Kommunen vill även ha en fungerande hemtjänst och hemsjukvård på våra öar. Förutom att vi kan behålla vår äldre generation i skärgården så ger det även arbetstillfällen inom vård och omsorg.

Vad avser flerbostadsbyggande i skärgården så har kommunen aktivt varit med i framtagandet av underlag för flerbostadshusbyggande på Ornö. Kommunen har bekostat den utförda vattenutredningen. Vidare har kommunen fört diskussioner med skärgårdsstiftelsen för att möjliggöra byggnation på stiftelsens mark på Utö norr om Gruvbryggan. Kommunens fastighetsbolag har även byggt fyra mindre hyreslägenheter på Utö.

Värmdö kommun

Skola och äldreomsorg

Skärgårdsskolorna är ett rektorsområde med sju förskole- och skolenheter på tre öar i Värmdö skärgård. Till skärgårdsskolorna i kommunen hör skolorna på Svartsö, Möja och Runmarö. Skolorna på Nämdö och Sandhamn (förskoleverksamheten startades dock åter ht 2008) är för närvarande vilande då det inte finns några barn. Alla skärgårdsskolor är samtliga mindre enheter med små elevgrupper. Antalet förskolebarn är 27, fritidsverksamheten har 36 barn inskrivna och skolorna har 80 barn och ungdomar under läsåret 2008/09. Skolorna på Möja, Runmarö och Svartsö är för barn och ungdomar upp till och med högstadiet.

Äldreboende finns i Gustavsberg, Djurö och Hemmesta som 2009 flyttar till nybyggnation i Ljung, Vik. Det finns inget äldreboende i skärgården. Hemtjänsten är ett problem genom att befolkningen i skärgården är äldre än på fastlandet. Det finns en topp på skärgårdsbor mellan 50 och 70 år. Samtidigt är det färre ungdomar och i ålderskategorin 35–45 år än på fastlandet. Problemet inom hemtjänsten idag är kommunikationer. I första hand brukar kommunen försöka rekrytera personal lokalt, men det går inte alltid.

Utveckling och boende

Inom den översiktliga planeringen satsar kommunen på fastlandsöarna (öar med broförbindelse) och de stora öarna Svartsö, Runmarö, Nämdö och Sandhamn. För skärgården arbetas en fördjupning fram som en del i kommande översiktsplan. I den beskrivs naturområden, kustvattenfrågor och utvecklingsmöjligheter. Generellt är mer permanentbebyggelse i skärgården önskvärd för att upprätthålla underlaget till skola och omsorg. I övrigt är kommunen restriktiv med bygglov. Det finns arbetstillfällen på öarna och ökad permanentbefolkning innebär inte alltid ökad arbetspendling. Den rådande strategin för bebyggelsen är att förtäta där det redan finns bebyggelse.

Det sker tydliga förändringar Värmdös kust- och skärgårdsområde. Nya kategorier av människor flyttar ut i skärgården. Allt fler saknar anknytning till skärgården och utvecklar andra levnadsvanor. Skärgårdsfastboende kommer alltmer in i gängse lokalt näringsliv.

Besöksnäringen utvecklas starkt, Planer för rekreativt liv kopplas till fritidsboende, turism och båtnäring. Det kan vara önskvärdt att styra mer inom vissa områden främst i ytterskärgården för att värna och inte privatisera naturmiljön.

Värmdö kommun har en strandskyddspolicy baserad på en undersökning om kommunens stränder. Denna utgör underlag för den kommunala planeringen och lovprövningen inom strandzonen samt hantering av strandskyddsärenden.

Utbyggnaden av IT-infrastruktur gör Värmdö kommun i samarbete med Österåker och Vaxholm. En fråga är hur man ska ansluta till punkten där den befintliga bredbandskabeln ligger. Radiolänk diskuteras men har nackdelen att vara dyr och väderkänslig.

Besöksnäringen

Värmdö kommun är engagerad i utvecklingen av besöksnäringen såväl lokalt som regionalt och interregionalt. Det lokala samarbete sker inom samsamarbetsorganisationen Visit Värmdö, det regionala samarbetet genom deltagande i Visit Skärgården (Stockholms skärgårdskommuner) och det interregionala inom det fortsatta arbetet

inom Scandinavian Islands (Stockholms skärgård, Ålands och Åbolands skärgårdar).

En fortsatt utveckling av besöksnäringen ställer stora krav på kommunen vad gäller infrastrukturinvesteringar bland annat i form av vägar, vatten och avlopp och hamnar.

Farleder och hamnar – pågående arbete

Arbete med några farleder i Värmdö kommuns skärgård diskuteras och planeras. En trafikseparering och förbättring av farleden vid Värmdö–Garpen är genomförd. Farledens djup har utökats från 5 till 11 meter. Syftet är att separera trafiken för att reducera väntetiderna och olycksriskerna vid Granholmen.

Planerna för Horsstensleden syftar till att avlasta Sandhamnsleden och ger också möjlighet att separera trafiken. Den planerade Horsstensleden har i princip samma dragning som Rödkobbsleden, vilken Värmdö kommun med kommunalt veto stoppade 1992. Skillnaden ligger i att leden dras ut syd om Horssten med en alternativ led för färjorna norr om ögruppen. Totalt 150 000 m³ berg ska sprängas bort enligt beräkningarna. Områden kring Horsten är i dag i praktiken helt opåverkade och förutom att det finns höga naturvärden är hela området viktigt för yrkesfisket.

Värmdö kommun ställer sig mycket kritisk till Horsstensleden. Värmdö kommun har ansökt om ett marint naturreservat vid Horsten därför att här finns unika orörda bottenmiljöer. Innan nya farleder övervägs i orörd natur anser kommunen att en heltäckande värdering av Stockholmsregionens frakt och färjetrafik måste utföras för att hitta bästa möjliga transportlösningar (kombination vatten–land) utifrån miljöpåverkan och olycksrisk. Beslut i frågan kommer så småningom att tas av miljödomstolen.

Projekt Stavsns Vinterhamn är ett annat pågående arbete. Stavsns Vinterhamn är den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Här hanteras stora mängder gods och här finns en omfattande passagerartrafik till och från öarna. Mängden gods och passagerare ökar stadigt och Stavsns får en allt viktigare roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken.

Hamnområdet behöver utvidgas för att klara denna roll. Värmdö kommun avser att göra nya detaljplaner till grund för en utveckling av hamnen. Kommunens hamnbolag har till uppgift att driva hamnutbyggnaden.

Vaxholms stad

Bostäder

Vaxholm är en av de kommuner i landet som de senaste tio åren haft den största befolkningstillväxten procentuellt sett. Detta har skett dels genom etablering av en ny "stadsdel" – Kullön, dels via omvandling av fritidshus till permanentboende samt via tomtavstyckning med nyproduktion av villor. Även under de kommande åren kommer omvandlingen av fritidshus till permanentboende att stå för en stor del av stadens befolkningstillväxt.

Inom det före detta regementsområdet på Rindö planeras för 450 lägenheter. Här finns i dagsläget ett problem med att klara ytterligare trafikföring till/från Rindö och genom centrala Vaxholm. Dessa problem måste lösas i samband med exploateringen av det gamla regementsområdet.

Infrastruktur

Vaxholm, som skärgårdskommun, är beroende av väl fungerande IT-kommunikation. En utbyggnad av grundläggande IT-infrastruktur via den statliga bredbandssatsningen färdigställdes till årsskiftet 2007/2008. Förhoppningen är att leverantörer av bredbandstjänster nu skall finna intresse i att koppla på denna grundläggande dragnings och erbjuda sina tjänster ut till Vaxholms medborgare.

Införandet av trängselavgifter och Norrortsledens öppnade har inneburit att Vaxholm i allt större utsträckning har kommit att bli en "genomfartsort". Människor som bor i sydost – Nacka/Värmdö och arbetar i de nordvästra delarna av regionen – Kista/Arlandastråket, ser fördelar med att åka via Vaxholm istället för att betala sig genom Stockholm eller sitta fast i Södra länken och på Essingeleden. Detta betyder att väg 274 – "Vaxholmsvägen" – på vissa sträckor inte längre uppfyller de säkerhetskrav som man rimligen bör ställa på en så pass hårt trafikerad väg.

Transporterna till sjöss måste utökas och därmed även framtagandet av ny, miljövänlig teknik inom sjötransportområdet främjas.

De sex nordostkommunernas samarbetsorganisation Stockholm Nordost driver gemensamt frågan om en ny spårburen kollektivtrafiksatsning – "Roslagspilen" – och en ny regional kärna i Täby/Arninge. Detta skulle även innebära att en knutpunkt för olika trafikslag etableras i Arninge, ett "Resecentrum". För Vaxholms befolkning skulle det innebära väsentligt förbättrade möjligheter att på ett snabbt och smidigt sätt nå andra delar av regionen på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Skola

Vaxholms förskolor och grundskolor tillgodoser efterfrågan på god undervisning. Kvaliteten på undervisningen i grundskolan ligger i topp i länet enligt föräldraalliansens ranking.

Någon verksamhet inom gymnasieskolan bedrivs inte i Vaxholm.

Äldreomsorg

Vaxholm planerar att bygga ytterligare äldreboenden under de kommande åren för att möta den ökade efterfrågan.

Lidingö kommun

Lidingö ingår i Stockholms läns kust- och skärgårdsområden som är av riksintresse med hänsyn till områdenas samlade natur- och kulturvärden.

Farleden in till Stockholm är av riksintresse för sjöfarten. Farledsmiljön speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreationsliv.

Öarna runt Lidingö

Runt Liding finns ett antal öar: Fogdholmen, Stora och Lilla Bergholmen, Strömsö, Länsmansholmen, Duvholmen, Stora och Lilla Höggarn, Svanholmen samt Fjäderholmarna.

På Duvholmen uppfördes på 1890-talet flera sommarnöjen. Några av sommarvillorna från denna tid finns bevarade. Vid 1900-talets början anlades ett båtvarv på Duvholmen.

Stora Höggarn är fortfarande påverkad av den oljelagringsverksamhet som tidigare bedrivits på ön. Trots detta har ön kvar förhållandevis orörd skog och annan vegetation av skärgårdskaraktär. En liten grupp bostäder finns på ön. Några av cisternerna samt ett pumphus torde vara kulturhistoriskt intressant även om de inte dokumenterats. Strandskyddsbestämmelserna gäller för hela ön.

För Stora Höggarn har olika projekt presenterats under årens lopp. Osäkerhet föreligger om framtida markanvändning.

Lilla Höggarn är obebyggd och omfattas av strandskydd.

Fjärderholmarna ingår tillsammans med områdena Ulriksdal, Haga, Brunnsviken och Djurgården i landets första nationalstadspark. På Fjärderholmarna finns i dag restauranger, museum, friluftsbad etc.

Strömsö och Stora Bergholmen är bebyggda. Lilla Bergholmen och Fogdholmen är obebyggda. Huvudbyggnaden på Strömsö är kulturhistoriskt intressant.

Stora Höggarn utpekas som utredningsområde. I övrigt ska nuvarande markanvändning på öarna fortgå.

Björkskärs skärgård och Lilla Nassa skärgård

I Stockholms skärgård, drygt en landmil (tio sjömil) nordost om Sandhamn, ligger Björkskärs skärgård med öarna Björkskär (Västerskär), Bodskär, Långskär, Skinnbroken och Ljusskär. Ytterligare fyra kilometer (cirka tre sjömil) åt nordost ligger Lilla Nassa med bland annat Sprickopp och Storskär.

Tillsammans med delar av Västerö med Stora Dalö och Gårdkobbarne, norr om Sandhamn och på väg till utskären, utgör de Lidingös skärgård. Öarna ägs av Lidingö men tillhör Värmdö kommun.

Storholmen

En enkät som Vaxholms stad genomförde 2006 visar att 62 procent av de boende på Storholmsöarna vill byta kommuntillhörighet, från Vaxholm till Lidingö. Lidingö stad ställer sig positiv till att ta över Storholmen om storholmsborna så önskar. Ärendet ligger för närvarande hos Kammarkollegiet.

Geografiskt ligger Storholmsöarna i stort sett lika nära Bogesundslandet i Vaxholm som Lidingö. Storholmsöarna har dock med tiden fått en mer naturlig koppling till Lidingö i och med båt- och parkeringsplatserna vid Mor Annas brygga i Trolldalen på Lidingö.

Barn och ungdomar som bor på Storholmsöarna går nästan uteslutande i skola på Lidingö och dricksvattnet kommer från Lidingö via en sjöledning.

Storholmsöarna består av Storholmen, Tallholmen, Äggholmen, Tistelholmen och Bastuholmen. På öarna finns 300 fastigheter, varav 230 är bebyggda.

Norrtälje kommun

Norrtälje kommun antog i augusti 2005 en fördjupad översiktsplan för skärgården år 2005–2015 som gäller tills vidare.

Mål för skärgården enligt fördjupad översiktsplan

De övergripande målen i denna fördjupade översiktsplan är att främja en levande och långsiktigt hållbar skärgård genom:

- att verka för goda möjligheter till utveckling för bofasta och näringsliv
- att värna och berika miljö-, natur- och kulturvärden
- att bidra till goda förutsättningar för det rörliga friluftslivet, turismen och fritidshusbefolkningen.

Inom kommunen har man inrättat ett skärgårdsråd, det pågår ett arbete med en översyn av replipunkter och man har tagit fram en bryggplan. Förhandlingar om förbättrad kollektivtrafik är ett för kommunen kontinuerligt arbete.

Utvecklingen för bofasta och lokalt näringsliv ska främjas genom att bidra till tillkomsten av småskaliga bostäder och lokaler, genom tydlig myndighetsutövning, snabb handläggning och genomtänkt hantering av kommunal mark. Kommunen ska även verka för en statlig översyn av skatteregler av olika slag.

Kommunens ska även verka för infrastruktur som replipunkter, bryggor och kollektivtrafik. De bofastas och det lokala näringslivet prioriteras, medan fritidshusboende, det rörliga friluftslivet och turismen kommer därefter i nämnd ordning.

Översyn av replipunkterna är en prioriterad verksamhet och en successiv översyn av de av kommunen utpekade strategiska replipunkter fortgår. Ambitionen är att dessa ska fungera när det gäller viktiga bryggfunktioner, parkering och båtplatser. Hittills är översyner gjorda för Spillersboda, Simpnäs, Räfsnäs och Östernäs. Översyn gällande Bromskär pågår. Bryggorna i skärgården ska ingå i en struktur enligt kommunens bryggplan. Tidigare har det varit osäkert om bryggbidragen kommit till de mest prioriterade bryggorna. Bryggplanen syftar till att få struktur på bidragsgivningen och en effektiv användning av medlen.

Nätet för bredbandskommunikation är i det närmaste utbyggd i hela kommunen.

All utveckling och exploatering sker med hänsyn till en långsiktig ekologisk hållbarhet. Ny bebyggelse bör främst tillkomma inom eller i anslutning till redan bebyggda områden. Undantag görs för byggnader som krävs för näringsverksamhet.

Särskild uppmärksamhet ska riktas mot strandskyddet. Här ska man tydliggöra vilka av stränderna som absolut måste skyddas och var det är möjligt med bebyggelse. Kommunens kustinventering ska användas som underlag vid bedömning av dispens från strandskyddet. Det är viktigt med nyansering av strandskyddet som möjliggör utveckling i lämpliga lägen.

Kommunen har även ställt upp miljömål t.ex. ska halterna av fosfor och kväve i sjöar och vattendrag samt i havet successivt minska. Den långsiktigt hållbara dricks-vattenförsörjningen ska säkerställas och uttaget av grundvatten ska inte överstiga återbildningen. Den samlade utsläppsnivån ska vara långsiktigt hållbar och inte överskrida de totala recipienternas kapacitet.

Befolkningen på öar utan bro ska öka med minst 10 procent mellan år 2005 och 2015. För att detta ska kunna uppnås behövs dock bostäder i rimliga prislägen. Kommunal mark lämplig för byggnation av hyresbostäder ska därför så långt det är möjligt hållas tillgänglig för detta ändamål.

Kommunen har också satt upp mål för näringsliv och sysselsättning i skärgården. Antalet arbetstillfällen ska öka med minst 20 procent mellan 2005 och 2015. Antalet företag ska öka med minst 10 procent under samma period. Kommunen ska aktivt verka för ekoturismmärkta aktiviteter och anläggningar i skärgården.

Det är vidare ett kommunalt mål att kvaliteten på den kommunala och privata servicen minst ska uppgå till 2004 års nivå. Arholma och Tjockö har förutsättningar att bli skärgårdssamhällen där service kan centreras.

På Yxlan finns Norrtälje kommuns enda ö-baserade (färjeförbindelse) skola. Inom enheten finns förskola, öppen förskola, dagbarnvårdare, skolbarnomsorg, skola år 0-6 samt fritidsgård. Skärgårdsmiljön präglar skolans vardag. Att lära sig fiska med olika redskap, att ro och navigera, skärgårdens säregna natur, är inslag i skolans undervisning.

Det pågår ett stort arbete som syftar till att införa kommunal slamtömning i skärgården som kommer att ge bättre service och mindre belastning på miljön.

Österåkers kommun

Mål i översiktsplanen

Översiktsplan för Österåkers kommun från 1990 har reviderats och fastställdes år 2006. Kommunen har inte tagit fram någon särskild kustplan, men i översiktsplanen finns mål och handlingsinriktningar för skärgården, uppdelat på Ljusterö och öarna i leden, mellanskärgården och ytterskärgården. "Öarna i leden" sträcker sig från Oranجهolmen och Älgö i söder till Siarö och Vättersö i norr.

Målsättningen för Ljusterö och dessa öar är att det ska vara möjligt att bo och arbeta på Ljusterö, men att utvecklingen bör vara varsam. I vägningen mellan olika allmänna intressen bör de fastboendes intressen väga tungt. Mindre företag ska kunna etablera sig på ön för att skapa arbetstillfällen. Nya näringsverksamheter och bostäder planeras i Mellansjöområdet.

Den riktigt täta bebyggelsen på Ljusterö och öarna i leden finns i fritidshusområdena. Här är VA-problemen stora redan idag. Därför är ytterligare belastning mycket tveksam, och ingen ny fritidsbebyggelse planeras. Ljusterö och öarna i leden är fullbyggda för fritidshus. Enstaka bostäder för året-runt-bruk kan få byggas inom de områden som är bebyggda sedan gammalt. Lämpligheten ska prövas med hänsyn till belastning på närservice, teknisk försörjning och kulturmiljö.

Eftersom de traditionella skärgårdsnäringarna minskar behöver andra näringsgrenar, som turism, utvecklas. Områdets natur- och kulturvärden ska bevaras. Hur det ska regleras i kulturminnesvårdsprogrammet, landskapsinventeringar, naturvårdsplanen och friluftsplanen. På Västra och Östra Lagnö ska i första hand friluftslivets, naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen tillgodoses. För ny permanent bebyggelse här krävs anknytning till det lokala näringslivet.

Kommunens mål för mellanskärgården är att dess karaktär och markanvändning ska vara oförändrad. Det blir därför inga nya fritidshusområden, men något enstaka fritidshus inom existerande fritidshusområden kan prövas på "lucktomt" som inte har allmänt intresse. Vissa kompletterande anläggningar för det rörliga friluftslivet kan också prövas. En avvägning måste ske mellan naturvårdens intressen, och de bofastas förutsättningar att ha sin utkomst. I vägningen mellan olika allmänna intressen bör de fastboendes intressen väga tungt. Nya hus kan prövas endast på de

större öarna inom de byar som redan finns och om det behövs för det lokala näringslivet.

När det gäller ytterskärgården ska den bevaras oförändrad. Området är bevarandeområde av högsta klass. Eventuellt införs områdesbestämmelser för att förhindra "mindre tillbyggnad". Så långt möjligt bör skogsbruk undvikas, betet fortsätta och gamla slåttermarker åter hävdas. I vägningen mellan olika allmänna intressen ska naturvårdens och friluftslivets intressen prioriteras. Ingen ny bebyggelse, inga nya anläggningar och inga fiskodlingar får komma till.

Verksamhet och framtidsfrågor

Eventuellt kommer en fördjupad granskning av Ljusterö. Generellt sett begränsar VA-frågan utvecklingen på Ljusterö. Det finns inte vatten för någon större expansion och det behövs en djupare analys av Ljusterö innan man bygger stora områden.

Ingmarsö skola har barn upp till 5:an med vikande elevunderlag. Därefter erbjuds Ljusterö skola upp till 9:an. Skolan på Ingmarsö ska vara kvar även om elevunderlaget är litet. Inom kommunen diskuteras olika lösningar för att minska Ingmarsöskolans utsatthet. Ett är att skolan är att göra skolan så profilerad att den blir attraktiv även för barnen på Ljusterö eller på fastlandet. För skolskjutsarna finns samarbete med WÅAB.

När det gäller kommunikationer är Östanå-lägret en knutpunkt som kan komma att bli viktig. Det är ett problem att det är svårt att ta sig ut i skärgården i Österåkers kommun. Det finns bara Brevik-Lervik och man har därför börjat undersöka möjligheterna att göra Östanå till en port ut i skärgården. Ett sådant beslut kan komma att påverka den kommunala servicen, men det är marktillgången som styr vilka möjligheterna är att skapa nya knutpunkter. Det är svårt att hitta mark, och man utgår därför så långt det går från redan etablerade lägen.

På kommunen har man noterat att skärgårdsborna är vana vid "samråd" och de vill ha dialog med mycket inflytande för sina åsikter om hur den kommunala servicen ska bedrivas. Här skiljer sig de "gamla" skärgårdsborna från de nyinflyttade. Om de inflyttade ställs inför samma typ av process, så utgår de vanligen ifrån att det är kommunens ansvar att lösa uppgiften.

Södertälje kommun

Verksamheter i skärgårdsområdet där Södertälje kommun deltar enskilt eller tillsammans med andra

Barnomsorg

Familjer som bor på öarna Oaxen och Mörkö erbjuds barnomsorg i Förskolorna i Hölö i första hand. Föräldrar har möjlighet att välja annan barnomsorg inom Södertälje kommun och tas emot i den valda förskolan i mån av plats. Kommunen har en mycket väl utbyggd barnomsorg och det finns också ett flertal enskilda förskolor

Skola

Barn i grundskoleåldern som bor på öarna Oaxen och Mörkö är basplacerade i Hölöskolan, en modern skola från förskoleklass till årskurs 9. Också för grundskolebarn finns möjligheten att söka sig till någon annan skola inom kommunen och tas emot i mån av plats. Inom kommunen finns också ett flertal fristående grundskolor.

Antalet barn i grundskoleåldern är 9 på Oaxen och 42 på Mörkö.

Byggprojekt

Det finns byggprojekt dels på södra delen av Mörkö, dels på Oaxen.

På södra Mörkö byggs det i Grönbrink och Enaboda. I Grönbrink planeras tio villatomter. Markägare är Farbo och byggstart osäker. I Enaboda planeras också 10 villatomter. Även där är markägaren Farbo och byggstarten osäker.

På Oaxen i det gamla industriområdet planeras ca 50 bostäder i form av fristående villor, radhus, kedjehus och lägenheter. Utbyggnad pågår i privat regi. Byggherre och markägare är Alm Equity AB (publ).

Arbete med skärgårds- och landsbygdsutveckling

Södertälje kommun har inget särskilt framtaget program för skärgårdsutveckling. Skärgårdsområdena (Mörkö och Oaxen) utan arbetar med skärgården tillsammans med övrig landsbygdsutveckling.

Södertälje kommun deltar som part i bildandet av ett s.k. LEADER-område där hela Södertäljes landsbygd inklusive Mörkö och Oaxen ingår.¹ En ansökan om bildande av ett LEADER-område har att lämnats in till Länsstyrelsen i Stockholm innan den 31 december 2008 av huvudmannen för det avsedda LEADER-området, föreningen Hållbart Södertälje. Hållbart Södertälje är en ideell förening med öppet medlemskap där både fysiska och juridiska personer kan vara medlemmar. I utskottet till det kommande "Södertälje Landsbygd: Förslag till utvecklingsstrategi 2009–2013" anges att "Hembygdsföreningarna, Vårdingerådet, LRF Ortsförbund, Ekobanken ges en tidig chans att bli medlemmar i Hållbart Södertälje och parallellt under december går föreningen ut öppet med inbjudan till allmänheten". Ett LEADER-område styrs av en s.k. LAG-grupp som består av 9 ordinarie ledamöter och nio ersättare: kommunen nominerar tre ledamöter; näringslivet tre ledamöter och civilsamhället tre ledamöter. Styrelsen i LAG kommer att bevilja stöd för lokala utvecklings- och samarbetsprojekt på landsbygden. Huvudmålsättningen är att Södertälje landsbygd till år 2013 har skapat tydliga och lokalt förankrade strukturer med kommun, näringsliv och civilsamhälle i alla kommundelarna – inklusive Södertälje skärgårdsområde – som kanaliserar medborgarnas engagemang för miljö, turism och områdets fysiska planering. Det finns en vision framtagen "Stad och Land i Samverkan för Hållbar Utveckling". I denna vision finns tre övergripande mål för perioden 2009–2013:

- *Skapa förutsättningar för framtida miljösatser och goda exempel*
- *Stimulera mötesplatser och kreativitet på landsbygden och lärande möten mellan stad och land*
- *Breda företagandet och skapa förutsättningar för företagande på landsbygden.*

¹ Till Södertälje landsbygd inom LEADER enligt "Södertälje Landsbygd: Förslag till utvecklingsstrategi 2009–2013" räknas kommundelarna Hölö-Mörkö, Järna, Vårdinge och Enhörna plus nyckelkodsområdena Tveta, Lina, Hanstavik och Hall-Håga.

Södertälje kommun är även delaktig i projektet "Destinationsutveckling gvikar" tillsammans med kommunerna Norrköping, Oxelösund, Nyköping och Trosa. Detta är ett näringslivsprojekt som berör Södertäljes skärgårdsområden. Turistorganisationerna i fem kommuner samarbetar om marknadsföring av bl.a. skärgården som turistdestination. Ett gemensamt försäljningsbolag kommer att bildas och de ingående kommunerna kommer att utveckla ett gemensamt varumärke; produkter, produktutveckling; marknadsföring; försäljning och bokning; webb, och projektledning och supportfunktioner.

Målsättningen för gvikar är:

- *Ökad attraktionskraft – fler söker sig till området.*
- *Ökad upplevelse – vid besök så gör jag mer.*
- *Ökat återköp – skapa lust att återkomma.*
- *Nöjd kund beteende – ringar på vattnet.*

Näringslivet involveras och är positivt inställda till gvikar. Så här säger Maria Jobenius, citerad i "Slutrapport: Förstudie, Destinationsutveckling gvikar, 2008–10–16":

Kontakten med vattnet – från Östersjön till Mälaren, ger unika möjligheter för livskraft i regionen kring Södertälje. En förutsättning för att Scania och regionen även fortsättningsvis ska vara attraktivt både för anställda och besökare från hela världen, är framåtriktade samhälls- och trafikplaneringssatsningar. Här välkomnar Scania alla projekt, som liksom "Destination gvikar", fokuserar på att utveckla regionens attraktionskraft.

Projektet "Destinationsutveckling gvikar" samt det ovan nämnda projektet att bilda ett LEADER-område för Södertäljes landsbygd är de två framtida satsningar där Södertälje kommun deltar för att strategiskt utveckla den resurs som kust- och skärgårdsområdet utgör för Södertälje kommun och näringsliv.

Vägverket

Skärgårdens utveckling ingår som en del i det regionala utvecklingsarbetet på Vägverket region Stockholm. Vägverket arbetar därför inte efter någon uttalad skärgårdsvision eller särskilda målsättningar för skärgården.

Vägverket har emellertid flera viktiga uppgifter i kust- och skärgårdsområdet. Till dessa hör att ge bidrag till bryggor och enskilda vägar samt drift och underhåll av allmänna vägar och allmänna bryggor. Vägverket ansvarar även för ett antal färjelinjer.

Vad gäller budget för skärgårdsverksamheten läggs drift och underhållsbudget årsvis, och medel för åtgärder objektvis. Vägverket står för kostnaderna för de allmänna bryggorna och i vissa fall går även kommuner in som medfinansierare. Vägverkets budget för drift och underhåll av de allmänna bryggorna är liten, för 2009 uppgår budgeten till två mkr, vilket inte är tillräckligt för att täcka behoven. Större ombyggnationer eller investeringar tar därför lång tid att genomföra och kräver speciellt avsatta pengar. För närvarande, och i fyra år framöver, ses de allmänna bryggorna över. I dagsläget finns två bryggor utpekade som särskilt prioriterade objekt, Årsta brygga och Bromskär.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Denna översikt redovisar Länsstyrelsens arbete med skärgårdsfrågor och är ett underlag för översyn av detta arbete. Översikten är disponerad efter berörda sakområden inom Länsstyrelsen, med underlag av genomgångar med berörda avdelningar och enheter. Översikten kompletterar länsledningens sammanställning från november 2007.

Länsstyrelsens verksamheter

Regional utveckling

Strukturfondsprogram för en ny programperiod 2007–2013 har nyligen antagits. Interreg IV A Central Baltic berör Stockholms skärgård. En första omgång ansökningar är under bedömning och Länsstyrelsen ingår i styrkommittén.

Regionplane- och trafikkontoret/RTK har utarbetat förslag till delregional utvecklingsplan respektive utvecklingspolicy för Stockholms skärgård, vilka dock inte formellt antagits. Avsikten är att de ska inarbetas i kommande regionala utvecklingsplan, RUFS 2010. Denna består dels i en regionplan, som RTK ansvarar för och som utarbetas enligt PBL, dels ett regionalt utvecklingsprogram, som Länsstyrelsen svarar för enligt särskild förordning. Länsstyrelsen deltar i arbetet med RUFS med företrädare för ett antal sakområden. Samråd pågår om förslag till RUFS 2010, med slutdatum i november.

Skärgårdsutveckling

Ett antal olika slags ekonomiska bidrag, som kan riktas till skärgården, administreras av Länsstyrelsen. Landsbygdsstöd för olika slags företagande uppgår 2008 till ca 830 tkr. Stödet omfattar öarna samt fastlandsdelarna Singö, Fogdö och Björkö, samt Edebo och Häverö församlingar i Norrtälje. Stödet kan inte riktas till fordon, dock undantaget båtar i skärgården, som alltså kan få stöd. Stödet kan nyttjas som medfinansiering för EU-stöd. Inom ramen för stödet utdelas ett antal s.k. mikrostödd om max. 30 tkr (50 procent av investeringskapital upp till 60 tkr).

Stöd till kommersiell service riktas främst till butiker och uppgår 2008 till 920 tkr. Många skärgårdsbutiker har svårigheter att klara sig ekonomiskt.

Ett livaktigt företagande förekommer i delar av skärgården. Efter ett antal satsningar på nya arbetsplatser i skärgården för några år sedan anas en viss tillbakagång. Striktare ekonomiska villkor inte minst från offentliga arbetsgivare utgör ett hot mot arbetstillfällena. Rikspolisstyrelsen har övervägt att dra in sina callcenters på Arholma, Sandhamn och Ornö, ett hot som för närvarande verkar avvärjt. Post- och telestyrelsen har med anledning av nedläggningen av Svensk Kassaservice upphandlat motsvarande tjänster på fyra öar: Svartsö, Ingmarsö, Sandhamn och Nämndö. Länsstyrelsen förbereder hemställan till regeringen att uppdra till Post- och Telestyrelsen att upphandla kassatjänster på ytterligare ett antal öar, samt dagskassahantering för hela skärgården, även för ovan nämnda fyra öar.

Besöksnäring är en viktig och växande verksamhet i skärgården. Under året har nätverket Öppen Skärgård startat bolaget Visit Skärgården med främsta syfte att öka skärgårdsturism även utom sommarsäsongen. Visit Skärgården driver hemsida och öppnade under året besökscenter på Strandvägen.

Cykelturism har under senare tid utvecklats snabbt, i utlandet mer än i Sverige. Den har förutsättningar att öka även i skärgården. Möjlighet att ta med cykel på båten finns för delar av skärgårdstrafiken. Cykeluthyrning finns på några större öar.

Kommunikationer

Kommunikationerna i skärgården består huvudsakligen av vägtrafik och sjöfart. Landstinget har i flera avseenden en viktig roll, dels genom den regionala planeringen, dels såsom huvudman för SL och Waxholmsbolaget. RTK har i sin planering utvecklat en struktur för förbindelser med öarna med s.k. replipunkter och kärnöar.

Den långväga sjöfarten till Stockholm passerar på långa, bitvis besvärliga farleder genom skärgården. Tillåten hastighet för fartygen begränsas för att undvika skador på stränder, bryggor och båtar. En förbättring av farleden har nyligen genomförts vid Värmdö Garpen. En ny farledssträcka, den s.k. Horstensleden förbi Sandhamn är under utredning. Länsstyrelsen medverkar ur flera aspekter i prövningen. Den planerade hamnen i Norvik innebär kort insegling från fritt hav. Anläggandet medför betydande lokal påverkan på den marina miljön.

Länsstyrelsen upprättar och beslutar om en länsplan för regional transportinfrastruktur i vilken investeringsmedel fördelas till statliga vägar och ramar för olika statliga bidrag sätts upp. Det finns också generellt ett behov av förbättrade statliga vägar, såväl i skärgården som till den. Genom den nuvarande planen har åtgärder genomförts på väg 222 vid Gustavsberg. I planen hanteras också medel för att förbättra allmänna bryggor i skärgården. En sådan pott har funnits i den nuvarande planen.

Den vägförening som driver färjeförbindelsen till Tynningö har ansökt om att färjan ska bli allmän, bl.a. med anledning av den ökande bostadsbebyggelsen på ön. I anslutning till ett sådant beslut behöver även ställningstagande göras till investeringsmedel för anslutningsvägen. Eftersom medelstillsdelningen sker genom beslut i länsplanen kommer Länsstyrelsen härvid även att besluta om en eventuell allmänförklaring av Tynningöfärjan.

Länsstyrelsen beslutar också om femårsplanen för statliga bidrag till investeringar i enskilda vägar. I denna plan berörs skärgården genom att den också hanterar investeringsbidrag för enskilda bryggor. Det är dock Vägverket som upprättar denna plan och har hand om merparten av handläggningen.

Fiske

Ett stort antal av åtgärderna som ingår i 'Fiskevårdsplan 2007–2010 för länet' har börjat genomföras. Åtgärderna syftar till att dels förbättra återväxten av naturligt förekommande arter, och dels undanröja av vandringshinder, vilket även rör utsättningsfisk. Nyligen infördes 25 fredningsområden för fiske under del av året. De kommer att utökas med fler, eventuellt även med områden fredade hela året. Uppsikten över att dessa regler respekteras sköts av fisketillsyningsmän och Kustbevakningen.

I samband med införandet av det fria handredskapsfisket i Östersjön försvagades intresset för att medverka till fiskevården genom bildande av fiskevårdsområden. Följderna av det fria fisket har fått ett nytt inslag i form av kommersiella fisketurer, s.k. fiskeguider. Anslag har nyligen beviljats till projektet 'Napp på Nytt' för samverkan mellan fisketurism, måltider och övernattning. Det är viktigt att fisketurismen genomförs på sådant vis att inte fiskbestånd och nyrekrytering skadas. Nyligen har färdigställts ett planeringsunderlag för fiskevården, som visar att skärgården har goda förutsättningar för betydande abborr- och gäddbestånd. Situationen är dock allvarlig för flera fiskarter i Östersjön, delvis beroende på samverkande biologiska faktorer. Bland kvoterade arter har torsken nästan försvunnit i Norra Östersjön och

strömmingsbestånden minskar. Åtgärder såsom utfiskning av den konkurrerande arten skarpsill är beroende av nationella eller internationella initiativ. Ålen är akut hotad och skyddad, visst dispensfiske förekommer.

Länsstyrelsen utarbetar bevarandeplaner för skyddsvärda arter, vilket för närvarande innefattar en fiskart, nissöga, som dock inte finns i skärgården. Fiskevårdsplanen innehåller åtgärder för att stärka bestånden av flera hotade arter. Länsstyrelsen beviljar skydds jakt på säl och skarv för att inte utarma fiskbestånden, vilket är kontroversiellt.

Utsättning av fisk, fiskodling av utsättningsfisk resp. matfisk är andra inslag i skärgårdens fiskefrågor. Länsstyrelsen har ingen direkt roll i fiskutsättningar.

Ansökan har inlämnats för att Stockholms skärgård ska utses till 'särskilt fiskeområde' av Fiskeriverket, vilket skulle möjliggöra EU-bidrag för fiskevården.

Kulturmiljö

Hela kust- och skärgårdsområdet är av riksintresse med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena enligt 4 kap. 1,2 och 4 §§ MB. Stora delar av skärgården är dessutom av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB.

Skärgården är för närvarande prioriterat område för kulturmiljöbidrag (28:25-medel) genom riktad satsning 2007–8 för upprustning av båthus och sjöbodar. Blekunge redargård på Arholma är ett nyinrättat byggnadsminne. De små skärgårdsvarven som förr fanns i stort antal är idag hotade kulturmiljöer. Stockholms läns museum kommer under 2009 att slutföra en inventering och kulturhistorisk värdering av skärgårdens båtvarv. Resultatet kommer att utgöra underlag för en eventuell byggnadsminnesförklaring av ett båtvarv.

För att bibehålla det speciella, karga kulturlandskapet i skärgården fordras betesdjur. Betesmarkerna hyser också höga naturvärden. Betade strandängar kan även ge förutsättningar för lekplatser för gädda. Långsiktig ekonomi för att hålla betesdjur är ofta en kritisk faktor för fortsatt djurhållning. EUs regelverk begränsar möjligheterna till driftstöd för magra skärgårdsbeten. Länets enda kulturresevat, Brottö skärgårdsjordbruk, utvecklas.

Naturvård, friluftsliv, strandskydd

Hela kust- och skärgårdsområdet är av riksintresse med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena enligt 4 kap. 1,2, och 4 §§ MB. Strandområdena har i allmänhet höga naturvärden och är av stort värde för friluftsliv. Stora delar av skärgården är dessutom av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB.

Inom Stockholms län finns 25 procent av Sveriges Östersjöstränder. I stora delar av kust- och skärgårdsområdet är det generella strandskyddet på 100 m utvidgat till 300 m. Strandskyddet genererar ett stort antal, ofta grannliga ärenden där skärgårdens stora natur-, kultur- och friluftsvärden och stora ekonomiska värden berörs.

Länsstyrelsen har delegerat beslut om dispensgivning till länets kommuner med undantag för det yttre skärgårdsområdet samt beslut inom naturresevat. Ca 600 dispensärenden per år kommer till Länsstyrelsen för kännedom från kommunerna. Länsstyrelsen fattar ca 150 beslut per år rörande yttre skärgården och naturresevat eller motsvarande. Ca 10–15 beslut per år fattas om upphävande av strandskydd inom detaljplanlagt område.

Regeringen har remissbehandlat förslag till förändrad hantering av strandskyddet, proposition väntas inom kort. Förslaget skulle innebära förändrad rollfördelning mellan kommuner och länsstyrelser.

Länsstyrelserna följer Försvarsmaktens avveckling av militära anläggningar i skärgården. I de fall strandskydd inte har lagts ut p.g.a. att området använts för försvaret, behöver strandskydd införas när den militära användningen upphör.

Skötsel av befintliga reservat prioriteras. Skärgårdsstiftelsen är en viktig samarbetspartner. Skötseln av naturreservaten i skärgården syftar ofta till att vårda både biologiska värden och kulturmiljö, samt rekreation och friluftsliv. Tillgängligheten till reservaten understöds genom tryckt information och skyltning, samt särskilda insatser för handikappade, mycket i samverkan med Skärgårdsstiftelsen. Stockholms ytterskärgård är särskilt utpekad som riksintresse (miljöbalken 3:6). Bulleröarkipelagen ingår i Naturvårdsverkets planer för nya nationalparker.

Under senare år har ökad vikt lagts vid vården av marina miljöer. Den ökade kunskapen om marina miljöer som under senare år byggts upp på Länsstyrelsen bidrar med viktiga underlag vid inrättandet av marina reservat, utvecklandet av befintliga reservat till att innefatta även marina områden, liksom för inrättande av områden fredade för fiske. Genom särskilda anslag har marina naturvärden under 2008 inventerats grundligt i tre områden (Gålö, Nämndödjupet och Gillöga). Länsstyrelsen har redan etablerat tre marina naturreservat i länet (Fifång, Nåttarö och Ålö-Rånö). Till 2010 planeras ytterligare 3–4 marina reservat. I samarbete med länsstyrelsen i C-län utreds möjligheten att inrätta marina reservat i BSPA-området vid länsgränsen.

Försök har påbörjats med två s.k. hänsynsområden i Stockholms skärgård, arkipelagerna Huvudskär och Stora Nassa, som del i ett nationellt nätverk. Syftet är att erbjuda besökare tillgång till områden med ringa störningar från båtlivet, såsom buller från motorer, radio etc., samt avfall. Inledningsvis genomförs en försöksperiod om två år, varefter försöket kommer att utvärderas. Erfarenheterna från första säsongen är goda, initiativet har välkomnats av många. Länsstyrelsen har uppdrag från Naturvårdsverket att informera om hänsynsområdena vid båtmässan Allt för sjön.

Länsstyrelsen medverkar tillsammans med fyra andra län i ett nationellt projekt rörande samverkansplaner för värdefulla kust- och havsområden. Varje län deltar med ett pilotprojekt i ett område helt eller delvis klassat som skyddsvärt enligt Helsingfors- och Oslo-Paris-konventionen. Enligt dessa konventioner ska alla områden klassade som skyddsvärda senast 2010 försetts med förvaltningsplaner, som uppfyller kraven enligt HELCOM och OSPAR. Förvaltningen av dessa områden ska utgå från ekosystemansatsen och innefatta utbyte av kunskap och erfarenheter mellan berörda myndigheter och aktörer.

Dispenser för skyddsjakt, svävartrafik och andra störningar av fågelliv, naturmiljö och friluftsliv bereds i samråd med naturvärden.

2009 är ett jubileumsår för svensk naturvård och särskilt så för skärgården. De första svenska nationalparkerna och svensk naturvårdslagstiftning instiftades för 100 år sedan, och Skärgårdsstiftelsen fyller 50 år. Jubileet uppmärksammas genom aktiviteter under hela året i samverkan med kommunerna, med kulmen 24 maj på Ångsö. Länsstyrelsen samordnar på Naturvårdsverkets uppdrag firandet för hela landet.

Miljöanalys

Tillgänglig kunskap har under senaste åren utvecklats betydligt rörande marina miljöer, inte minst grunda områden lämpade för fiskrekrytering. Länsstyrelsen har medverkat till detta genom inventeringar och analyser, samt att samla och tillgängliggöra sådan information. Länsstyrelsen bedriver regional miljöövervakning i skärgårdsområdet tillsammans med Naturvårdsverket, lokala myndigheter, Kustvattenvårdsförbundet m.fl. Slutsatserna från detta arbete utgör viktiga underlag för många delar av Länsstyrelsens hantering av ärenden rörande skärgården, liksom för andra regionala och lokala parter. Genom särskilda anslag har marina naturvärden under 2008 inventerats i tre områden (Gålö, Nämndödjupet och Gillöga). Dessutom har följande områden inventerats inom ramen för basinventeringen: Huvudskär, Sundby, Sandemar, Karingboda, Tullgarn och Hjälmo-Lådna.

Strandzoner innehåller viktiga livsmiljöer både över och under vattenytan, bl.a. för den speciella strandfloran och för sjöfågel och fiskyngel. Analyser av exploateringsgraden av stränder i Stockholms skärgård utvisar en betydande och tilltagande påverkan av strandzonen i mellan- och innerskärgården. Länsstyrelsen har vidare undersökt erosionsskador på stränderna längs de stora farlederna av vågor från de stora fartygen. Även känsliga stränder utanför de stora farlederna uppvisar ökande skador. Där den regionala linjetrafiken är en bidragande orsak.

Genomförandet av EUs direktiv för vattenförvaltning omfattar utöver inlandsvatten även skärgårdsområdet innanför 1 sjömil utanför den s.k. baslinjen, som sammanbinder de yttersta skären. Det omfattande arbetet med vattenförvaltning sker i forcerad takt. Under 2007 har statuskartering och problemanalys genomförts, under 2008 har förslag till åtgärdsprogram och miljökvalitetsnormer utarbetats. Svealands kustvattenvårdsförbund har en viktig roll i provtagnings- och analysarbetet, och för samordning av kommunernas mätningar.

Undersökningar av biologiska och fysiologiska faktorer visar att vattenkvaliteten varierar mellan kraftig påverkan i innerskärgården och vissa djupa vikar, till ett jämförelsevis gott tillstånd i yttre skärgården. I de inre delarna hör belastningen på vattenkvaliteten främst från fastlandets mark- och vattenområden, från reningsverk, samt från begränsad vattenomsättning. I ytterskärgården sätts gränsen för förbättrad vattenkvalitet av de relativt höga halterna i Östersjön, som i sin helhet är måttligt eutrofierad (övergödd).

För närvarande arbetar Länsstyrelsen med att inom avrinningsområdena till fyra vattendrag få till stånd våtmarker som minskar näringsläckage ut i havet. De vattendrag som valts ut har dels stort utflöde av näringsämnen och dels landskapsmässigt goda förutsättningar för anläggande av våtmarker. Markägare i de aktuella områdena uppmuntras att delta, bl.a. genom information om möjligheter till ekonomiskt stöd för anläggande av våtmarker.

Som led i regeringens prioritering av insatser för marina miljön deltar Länsstyrelsen i två regeringsuppdrag. I det ena ska övergödda kustområden och kustnära sjöar identifieras och kostnadsberäknade åtgärder föreslås. För närvarande pågår arbete med att identifiera kraftigt antropogent påverkade områden som är lämpliga att åtgärda. Åtgärderna ska även kostnadsberäknas. Fem kustnära områden i särskilt behov av restaurerad vattenmiljö har identifierats: Edeboviken, Norrtäljeviken, Bergshamraviken, Himmerfjärdsområdet och Stockholms inre skärgård. Insatserna består främst i att minska närsaltbelastning och att bygga bort vandringshinder för fisk.

I det andra uppdraget har insatser gjorts för att minska närsaltbelastningen från enskilda avlopp. Bland insatserna har ingått att utarbeta system för att omhänderta slam från skärgårdsöar, göra åtgärdsutredningar för belastade avrinningsområden, att föreslå system för att öka kunskapen om små avlopp i länets kustkommuner, att genomföra seminarium om juridiken rörande enskilda avlopp, att utarbeta GIS-skikt för kommunala VA-verksamhetsområden och mindre gemensamhetsanläggningar, samt att utarbeta system för kvalitetssäkring för källsorterade avloppsfraktioner från enskilda hushåll. Projekten har genomförts i samarbete med Naturvårdsverket, kommuner och KSL.

En fortsättning av uppdraget hösten 2008 från Naturvårdsverket att stimulera kretsloppslösningar i samarbete med kommuner och lantbrukare, består i att ge bidrag till tankar för urinlagring och klosettvtatten. Ett annat projekt syftar till en manual och checklista för utarbetande av kommunala VA-planer.

Länsstyrelsen har sedan ett tjugotal år medverkat i flera gränsöverskridande projekt, såväl i det Nordiska skärgårdssamarbetet som i Interreg-projekt i Stockholms-Ålands-Åbolands skärgårdar.

Informationscentralen för Egentliga Östersjön, förlagd till Länsstyrelsen, samlar in och sprider information från länderna runt Östersjön om händelser i den marina miljön, såsom blomning av blågrönalger, och rapporterar bl.a. via särskild hemsida. Info-centralen sammanställer och sprider även information om invandrande främmande marina arter i svenska hav, och sprider påminnelser om när det är dags att tvätta båtbottnar fria från havstulpanens larver. Verksamheten finansieras av Naturvårdsverket och bygger på ett brett samarbete med bl.a. SMHI, Stockholms Marina Forskningscentrum, Kustbevakningen, Skärgårdsstiftelsen, regionala och lokala myndigheter längs kusten ner till Öresund samt myndigheter och forskningsinstitut i länderna runt Östersjön.

Tillsammans med Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Naturskyddsföreningen och Kryssarklubben medverkar Länsstyrelsen i ett miljöprogram för fritidsbåtar, som i första hand består i information till fritidsbåtagare om alkylatbensin, tillåtna båtbottnfärger, lämpliga metoder för skrotning av motorer och båtar, samt ovan nämnda hänsynsområden.

Miljöskydd

VA-försörjningen i skärgården har blivit ett alltmer akut problem. Permanentboende i fritidshus med lokala VA-lösningar, höjd sanitetsstandard i bostäderna m.m. ökar vattenuttaget med risk för vattenbrist och saltvatteninträngning. En annan följd är ökade avloppsvolymer, vilket riskerar ökar näringsläckaget ut i vattendrag och försämrar grundvattenkvalité och därmed sämre vatten i brunnar. Länsstyrelsen arbetar i samverkan med kommuner, landstinget/RTK och KSL med insatser för att hantera dessa problem, i genomförandet av det regionala miljöhandlingsprogrammet och inom ramen för det regionala VAS-rådet. Länsstyrelsen verkar också för utbyggnad av kommunala VA-nät och prövar tillstånd för avloppsverk.

En förenklad prövning av vindkraftverk, med tonvikt på tillståndsprövning enligt miljöbalken, aviseras i remiss från regeringen i syfte att öka utbyggnaden av vindkraft. Skärgårdsområdet är ur vindsynpunkt lämpligt samtidigt som en utbyggnad i stora delar av området är känslig med hänsyn till kulturmiljö och landskapsbild. Länsstyrelsen har utarbetat planeringsunderlag för länet och preciserat två riks-

tresseområden för utbyggnad för vindkraft i skärgården. Flera vindkraftprojekt är aktuella i skärgården.

Fiskodlingar klassas som miljöfarlig verksamhet och fordrar tillstånd enligt miljöbalken. Länsstyrelsens prövning och tillsyn av annan miljöfarlig verksamhet, såsom industri och täkter kan gälla negativ påverkan på skärgårdsmiljöer.

Prövning av vattenverksamhet omfattar en mängd åtgärder som påverkar skärgårdsmiljön, exvis utfyllnader, muddringar, bryggor, kajer och farleder. Reglerna för vattenverksamhet har nyligen ändrats, vilket i praktiken innebär noggrannare prövning av mer omfattande projekt, men enklare anmälningsförfarande för smärre. Ett problem är de åtgärder i vattenområden som obehövligt företas utan tillstånd och prövning. Ingreppen leder ofta till påtagliga och bestående skador på känsliga strandmiljöer, svåra att återställa. En vanligt förekommande intressekonflikt är att muddringar och förstoring av bryggor med anledning av den naturliga uppgrundningen och större fritidsbåtar ofta sker i skyddade hamnvikar som samtidigt är viktiga yngelområden för fisk.

Lantbruk

EU-stöden består dels i lantbruksstöd, vari ingår gårdsstöd, djurstöd och miljöstöd, och dels landsbygdsutvecklingsstöd enligt det nyligen antagna landsbygdsprogrammet med dess fyra axlar, d.v.s. förbättra konkurrenskraften inom lantbruket, förbättra miljön och landskapet, diversifiering och förbättrad livskvalitet på landsbygden, samt lokal samverkan/Leader+.

Inom landsbygdsprogrammet finns förutom miljöersättningar medel till företagsstöd, projektstöd, miljöinvesteringar och kompetensutveckling. Företagsstöden består av startstöd, investeringsstöd, förädlingsstöd, köp av externa tjänster och kompetensutveckling, samt stöd för plantering av energiskog. Investeringsstödet i landsbygdsprogrammet syftar till att öka företagets konkurrenskraft, lönsamhet och tillväxt. Möjligheten prövas att kombinera stödformer genom att nyttja projektbidrag (U-avd) som offentlig medfinansiering för projektstöd (M-avd), när så är aktuellt.

Intresset för investeringsstöd för modernisering av jordbruks- och trädgårdsföretag är stort. Stockholms län har en i nationell jämförelse hög andel stödansökningar som avser nya näringsgrenar på landsbygden. Växande verksamhetsgrenar för investeringsstöd är bio-energi och hästnäring. Leader-områden är under bildande i Norrtälje och på Södertörn. SIKO har diskuterat Leader-projekt för skärgården.

I skärgården finns fyra betydande djurbesättningar i den norra länsdelen: tre gårdar med vardera 90-120 mjölkkor på Vaddö och en med ca 50 köttdjur på Ljusterö. Även i södra länsdelen finns några större lantbruksföretag med djurhållning. De stora gårdarna är på flera vis viktiga för kulturlandskapet i skärgården, bl.a. genom samverkan med mindre jordbruksföretag. De kan hyra ut redskap och maskiner till mindre lantbruk som inte har råd med egna, det ökade antalet djur stärker underlaget för lokal slakt och andra djuranknutna verksamheter. I skärgården finns sammanlagt ca 1000 ha åkermark, 600 tackor och 200 dikor (köttproduktion) (ger uppskattningsvis ca 1000 lamm och 500 nöt för slakt per år). Lantbrukets transporter i skärgården bedöms kunna effektiviseras betydligt.

Det finns ett växande intresse för lokal livsmedelsförädling och slakt i skärgården. Slaktverksamheten i landet blir alltmer centraliserad, närmaste stora slakteri finns i Linköping, slakteriet i Uppsala lades ner under året. Förutom det nyetablerade slakteriet i Tavastboda (Stavsnäs) finns planer på lokalt slakteri i Skebobruk för

lamm, hjort (från lokalt hägn) och djur från Hargs bruk. I Österåker diskuterar ett antal lantbrukare start av kooperativt slakteri, mot bakgrund av bra avsättning av lokalproducerat kött. Roslagskött i Älmsta kör sina svin för slakt i Linköping men återtar köttet för styckning och chark-produktion i Enskede. På Vaddö finns gårdsmejeri med ost- och smörproduktion samt viss köttförsäljning. Tavastboda slakteri har koppling till det s.k. Möjaprojektet syftande till samverkan mellan slakteri, kulturlandskapsvård på Möja, samt djurhållning och foderproduktion på några stora gårdar på Värmdö.

Det just slutförda projektet Betesdjur i Stockholms skärgård/Sjöko-projektet med syfte att underlätta djurhållning i skärgården, redovisar ett flertal konkreta förslag, varav flera relevanta även för mindre skärgårdsjordbruk. En gård på Gällnö har nyttjats som pilotjordbruk för bl.a. bättre gödselhantering och typlösning för enkelt skärgårdsanpassat lösdriftsstall. På en annan gård, Hjälmo, har prövats metoder för att öka lönsamheten vid slakt och förädling. Det fortsatta projektet Betesdjur i Stockholms skärgård 2/Sjöko 2 syftar till att omsätta förslagen i konkret genomförande.

Jordförvärvslagen, som främst syftar till att främja lokal bosättning eller sysselsättning, är svår att nyttja för det ändamålet i skärgården på grund av de höga fastighetspriserna.

Det finns ett livaktigt företagande i delar av skärgården, exvis 200 medlemmar i företagarförening på Blidö. Det är viktigt med snabb ärendehandläggning i stat och kommun för att inte onödigtvis förorsaka onödiga svårigheter för de stundom bräckliga företagen i skärgården.

Veterinär verksamhet

Tillsynen över kommunernas livsmedelstillsyn innefattar rådgivning till kommuner avseende bl.a. dricksvattenförsörjning till bostäder och restauranger, de senare med högre krav. Kommunerna ansvarar för tillsynen av restauranger, livsmedelsbutiker, livsmedelsförädling och livsmedelstransporter. Länsstyrelsen vidarebefordrar många klagomål angående dessa, och handlägger överklaganden. Reglerna har delvis skärpts med anledning av EUs nya livsmedeldirektiv. Speciella problem i skärgården är den stora årstidsvariationen, bl.a. att högsäsongen sammanfaller med inspektörernas semesterperiod, samt brister i transporter och förvaring av livsmedel under den varma årstiden. Länsstyrelsen anordnar kompetensutveckling för de kommunala inspektörerna.

Landets länsstyrelser tar vid årsskiftet 2008/9 över djurskyddstillsynen från kommunerna. Härvid behöver särskilt uppmärksammas de speciella förhållandena i skärgården. Aktuella frågor rörande djurskyddet i skärgården är komplettering av register över djurtransportörer, bl.a. färjor. Vanliga brister i djurhållningen i skärgården är bristfälliga hägn. Det är tillåtet att gräva ner djurkadaver på öar utan broförbindelse. Dock är det ofta förknippat med problem eftersom jorddjupet ofta är tunt i skärgården. Länsstyrelsen har även en uppgift rörande smittskydd och djurskydd i fiskodlingar.

Plan

Flertalet av länets kustkommuner har relativt aktuella översiktsplaner, antagna 2003 eller senare. Nynäshamn och Vaxholm har inte reviderat sina översiktsplaner sedan 1990-talet, planarbete pågår dock. Flera av kustkommunerna har även gjort fördjupningar av sina översiktsplaner för kust- och skärgårdsområdena; Norrtälje, Haninge och Nynäshamn gemensamt, samt Värmdö.

Detaljplaneringen i kust- och skärgårdsområdet avser ofta de s.k. omvandlingsområden där det skett en successiv permanentning och även nybyggnation av bostäder. En väsentlig del av planläggning i skärgården syftar till att lösa av VA-försörjningen, vilket ofta är problematiskt p.g.a. begränsad vattentillgång och belastade recipienter. Det råder enligt 4 kap. 4 § generellt förbud för byggande av nya fritidshus i skärgården.

Många planer berör stränder och strandskydd. Länsstyrelsens utgångspunkter för hantering av strandskydd i skärgården redovisas i PM från januari 2007, inlämnat till regeringen inför översynen av strandskyddsreglerna. Fyra aspekter att avväga rörande strandskydd är: biologiska värden över och under vattenytan, behov för bofast befolkning, service och näringsliv, närhet till tätort, respektive skärgårdens samlade attraktionskraft.

I samband med tätortsbebyggelse bör tillgången till strandzonen nyttjas för att tillföra kvaliteter både för boende och andra som visats i området. En fri passage för allmänheten utmed stranden bör vara utgångspunkt vid upphävande av strandskydd i samband med detaljplaneläggning. Det saknas råd och riktlinjer för upphävande av strandskydd motsvarande dem som finns för dispensgivning, vilket Länsstyrelsen påtalat i remissyttranden.

Länsstyrelsen har på uppdrag från Energimyndigheten preciserat riksintresset vindkraft och därvid pekat ut tre områden i skärgården. Försvaret har uttalat invändningar mot delar av dessa. Vidare har Länsstyrelsen utarbetat ett planeringsunderlag avseende utbyggnad av vindkraft i länet.

Bostäder

Den pågående omvandlingen av bostäder innebär att hushåll bosätter sig permanent i fritidshus, företrädesvis på platser rimligt tillgängliga för daglig arbetspendling till Stockholmsregionen. Samtidigt förekommer viss omvandling i motsatt riktning från permanentbebodda hus till fritidsboende på öar utan land- eller färjeförbindelse.

För närvarande finns inga bidrag för bostadsbyggande riktade specifikt till skärgården. Ett äldre bostadsstöd för särskilt åldringsboende (inte 55+) infördes 2007, ett sådant projekt på Möja har diskuterats. Länsstyrelsen tar emot ansökningar och sänder ut information, i övrigt inga riktade insatser. Ingen ansökan har inkommit avseende Möjaprojektet. Tidigare investeringsbidrag för hyresrätter har upphört, även om gamla ansökningar hanteras alltjämt. Länsstyrelsen stöder kommunerna för upprättandet av bostadsförsörjningsplaner.

De höga fastighetspriserna innebär svårigheter vid generationsväxling och för lokal arbetskraftsförsörjning. Problematiken analyseras i Länsstyrelsens planeringsunderlag Hyresbostäder i skärgården från 2001. Två projekt med hyreslägenheter har genomförts under senare år, på Ljusterö resp. Ingmarsö. Vissa svårigheter tycks finnas att finna hyresgäster. Länsstyrelsen har målsättningen att under närmaste åren medverka till tre ytterligare projekt med hyresbostäder på de stora öarna (Möja, Sandhamn, Ornö).

Räddning och säkerhet

Länsstyrelsen granskar förslag till nya farleder och förändringar av befintliga, avseende risk för grundstötning, olycksrisker vid fartygsmöten samt risknivåer med hänsyn till verksamheter längs angränsande stränder. Aktuella nya farledssträckningar är Horstens- och Askölederna.

Länsstyrelsen medverkar i samverkan med andra aktörer i upprätthållandet av beredskap för sjöolyckor, bl.a. i Regionala samrådsgruppen för sjöräddning tillsammans med Sjöfartsverket (sammankallande), Kustbevakningen, Sjärräddningssällskapet och Polisen. Länsstyrelserna har geografiskt områdesansvar att i samråd och samverkan med andra aktörer förebygga och medverka vid hantering av stora olyckor och andra svåra påfrestningar på samhället. .

Länsstyrelsen beslutar om civila skyddsobjekt enligt lagen om samhällsviktig verksamhet, såväl permanenta objekt (exempelvis kablar) som tillfälliga objekt (exempelvis sjunkna fartyg). I Stockholms skärgård finns ett femtontal vattenområden där det råder tillträdesförbud alternativt dyk-, fiske- och ankringsförbud.

Arbete pågår för ett förbättrat skydd mot oljeolyckor. Ett större seminarium i samverkan med D-län ägde rum 2007 och en s.k. bordsövning om ett fingerat oljeutsläpp i april 2008. En regional oljeskyddsplan har upprättats i samverkan mellan länsstyrelserna i AB-län, C-län, D-län, Kustbevakningen och några kustkommuner. Planen syftar till att stödja kommunernas insatser och samverkan med grannlän.

Under ledning av Länsstyrelsen pågår ett arbete att klargöra gränsen mellan statligt och kommunalt ansvar i samband med oljeutsläpp, i samverkan mellan Räddningverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen samt berörda kommuner och räddningstjänster. Hamnområden är kommunalt ansvar, övriga områden normalt statligt ansvar.

Juridik och trafik

Länsstyrelsen utfärdar en rad olika slags normföreskrifter (avser inte enskild nyttjare) enligt sjötrafikförordningen, rörande hastighetsbegränsning, ankringsförbud, dykförbud, tävling på vatten, trafik med svävare samt avlysning av vattenområde (bl.a. för isväg). Länsstyrelsen beslutar även om broöppningstider. Verksamheten sker i många fall i samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Länsstyrelsen beslutar i jaktärenden, såsom skyddsjakt på skarv och säl. Vidare utser Länsstyrelsen fisketillsyningsmän.

Länsstyrelsens juridiska expertis medverkar i en rad andra ärendetyper rörande skärgården, såsom plan- och miljöprovningar, planering av farleder och överklaganden av olika slag.

SIKO

SIKO är en ideell, politiskt och fackligt obunden samarbetsorganisation för intresse- och skärgårdsföreningar inom Stockholms läns kust- och skärgårdsområden. Organisation är medlem i SRF, Skärgårdarnas riksförbund, och är där representerad i såväl styrelse som arbetsutskott.

SIKO är paraplyorganisation och i gemensamma frågor talesman för i dag 14 lokala intresseföreningar i Stockholms skärgård. Det geografiska området sträcker sig från Björkö-Arholma i norr till Landsort i söder, drygt 15 landmil. Varje föreningsområde har sin profil och karaktär men samtidigt är det många frågor som är gemensamma.

SIKO:s utgångspunkt:

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

SIKO:s uppgift är att tillförsäkra bofasta öbor möjligheten att på rimliga villkor bo kvar och verka i sin livsmiljö. Det är också att aktivt medverka till att skapa förutsättningar för människor i alla åldrar att bosätta sig och arbeta i skärgården och därmed säkerställa året-runt-skärgårdens fortlevnad.

Grundinställningen är att för att skärgården ska kunna bestå och utvecklas som en långsiktigt året-runt-levande bygd måste alla delar i den speciella livsmiljö, som skärgårdsborna lever i, fungera, var för sig och tillsammans. Helhetstänkandet är synnerligen centralt för SIKO.

Utvecklingen i skärgården kan påverkas genom samordning och samverkan, genom en från politiker, myndigheter, SIKO, skärgårdens invånare gemensam vilja och handlingskraft. Det handlar om att se helheten och tillsammans lösa de delar som kan störa eller hindra en utveckling till ett ö-samhälle där unga och gamla kan bo och verka under rimliga villkor. Målet är att skapa en livsmiljö som stimulerar och inspirerar till en positiv utveckling. Detta kräver möjlighet till långsiktigt permanentboende, möjlighet till arbete och företagande i närmiljö, tillgänglighet/kommunikationer till och från fastlandet, kommunikation via kablar, möjlighet till skola i närmiljö och aktiviteter för barn och ungdomar, liksom barnomsorg, äldreomsorg och sjukvård samt möjlighet att rimligt nära hemmet kunna handla livsmedel, bränsle, utföra post- och bankärenden etc. När någon eller några av dessa faktorer inte fungerar, uppstår problem. Politiska eller myndighetsbeslut, där man inte tillräckligt tagit hänsyn till de villkor som gäller i skärgårdens vardag, kan innebära att öbornas livsmiljö försämras avsevärt mer än det från början är tänkt, kanske den t o m raseras. Det kan vara införandet av nya regler för företag – som regelskaparna utformar för större företag men som samtidigt ska gälla för de småskaliga företagen men där försvårar fortsatt verksamhet genom alltför stora krav på t.ex. investering i ny utrustning. Många småföretag i skärgården är delårsverksamma, d.v.s. i drift endast under kort säsong. För dem kan krav på förändring av en redan fungerande verksamhet innebära nedläggning. Investeringen blir helt enkelt för stor och kan inte räknas hem inom rimlig tid.

Andra beslut som kan kullkasta vardagen och möjligheten att bo kvar kan gälla skola som läggs ner, eller oförsiktigt ändrade tidtabeller som gör att det inte längre fungerar att pendla till arbete på fastlandet eller annan ö. Eller att man i kortsiktigt ekonomiskt tänkande skär ned eller tar bort sådant som i andra miljöer fungerar ändå därför att där erbjuds alternativ medan det i skärgården inte fungerar alls för där blir alternativen orimliga.

Ett sätt att säkerställa rimlig service på öarna är att öborna blir fler. Fler bofasta ger styrka och öppnar för nya idéer och möjligheter till t.ex. företagande, vilket i sin tur innebär fler arbetstillfällen, och därmed ökad stabilitet i regionen.

Den öppna dialogen är grunden för utveckling. Inom varje fråga eller problemområde söker SIKO aktivt kontakt, kontinuerlig dialog och samverkan med berörda myndigheter och organisationer, politiker och tjänstemän inom kommun, landsting, länsstyrelse och i förekommande fall berörda statliga verk och departement. SIKO ingår Länsstyrelsens skärgårdsråd. I det interkommunala skärgårdsrådet möts representanter på ledningsnivå från samtliga skärgårdskommuner i Stockholms län och

diskuterar såväl akuta som framtidsfrågor tillsammans med SIKO:s styrelse. Medlemsföreningarna träffar regelbundet respektive kommuns ledning i lokala skärgårdsråd. Frågor som är gemensamma för flera skärgårdar drivs på riksnivå genom riksförbundet

Ökad kunskap om öbornas livsvillkor är viktigt för SIKO. Många problem i skärgården är desamma som i glesbygd i övrigt. Avstånden till centralort är stora. Skillnaden är dock att i t.ex. norrlands inland kan man som regel åka med bil från dörr till dörr, eller buss i linjetrafik hela sträckan. D.v.s. man reser på väg. I skärgården sker transport/förflyttning med nödvändighet över vatten innan man når väg för resa med buss eller bil. Har man inte egen båt, är man hänvisad till reguljär passage-rarbåt eller färja (gäller ett fåtal öar) som går enl. tidtabell och på vissa sträckor endast ett par gånger om dagen, vanligen morgontur och tidig kvälls- eller eftermiddagstur. M.a.o. vid aktiviteter på fastlandet sen eftermiddag eller kväll kan återresa ske först dagen därpå. Detta innebär att man behöver möjlighet till övernattnings, trots att man kanske bara är några sjömil hemifrån. I skärgården bör man därför inte räkna avstånden i kilometer och sjömil, utan den tid det tar att resa inom regionen.

Detta exempel är ett av flera som kan ligga till grund för att skärgården, trots sin relativa närhet till storstad, bör klassas som glesbygd.

För att uppnå visionen om en fortsatt levande skärgård, d.v.s. en miljö där unga och äldre kan bo och arbeta i goda och stabila skärgårdssamhällen på öarna, ska SIKO bl.a. öka förståelsen och kunskapen bland beslutsfattare och myndighetspersoner om de livsvillkor som gäller i en året-runt-skärgård. Till detta kommer en ambition att få alla aktörer som berörs av skärgårdsfrågor att i sitt arbete sträva efter samordning och samverkan.

SIKO arbetar också för att öka skärgårdsbornas engagemang i frågor som handlar om framtiden. Just nu pågår inom medlemsföreningarna ett visionsarbete där man på sin ö eller ögrupp diskuterar hur framtiden (om ca 15–20 år) ska se ut. Diskussionerna ska leda fram till så konkreta mål som möjligt gällande antal invånare, bofasta, bostäder, fritidshus, framtidens behov av skola, samhällsservice, företag, arbetstillfällen, kommunikationer etc. Rapportering och sammanställning från dessa dialoger beräknas under första hälften av 2009.

Skärgårdens Trafikantförening

Skärgårdens trafikantförening bildades 1963 och är en partipolitiskt obunden, ideellt arbetande organisation som företräder alla trafikanter, bofasta, deltidsboende eller turister i Stockholms skärgård och Mälaren.

Föreningen har ca 1 700 enskilda medlemmar och därtill över 150 bryggföreningar, tomtföreningar och andra skärgårdsorganisationer. Skärgårdens trafikantförening är remissinstans i trafik- och skärgårdsfrågor, samlar och framför trafikanternas synpunkter på trader, tider, båtar, biljettpreiser, fraktpreiser, anslutningar och bryggor. Trafikantföreningen samarbetar med trafikföretagen när det gäller planering av trafik- och tidtabeller och har löpande kontakt med myndigheter, rederier och lokaltrafikföretag på land. I föreningens styrelse sitter representanter för alla passagerarkategorier, bland annat bofasta och deltidsboende från olika delar av skärgården samt representanter för Siko. Föreningen har arbetsgrupper, en trafik-kommitté som arbetar med spörsmål som rör skärgårdstrafiken och en bryggkom-

mitté som är medlemmarna behjälplig bland annat vid ny- eller ombyggnation samt en pendelbåtsgrupp som sysslar med frågor rörande den kollektiva sjötrafiken i Stockholms hamn och närområde i samverkan med bl.a. berörda kommuner och företag.

Skärgårdens trafikantförening ger ut Skärgårdsboken – en bok med sommarens alla turlistor, fartygsförteckning, utflyktsmål i skärgården och Mälaren, skärgårds-handlare, restauranger, artiklar om Stockholms skärgård och förteckningar över alla medlemmar i Skärgårdens Trafikantförening, såväl enskilda som föreningar, företag och organisationer. Boken skickas till medlemmarna samt finns att köpa i bokhandeln, turistbyråer och på Trafikantföreningens expedition.

Skärgårdsbåtens Dag arrangeras årligen av föreningen sedan 1964, och firas den första onsdagen i juni månad. Stockholms samtliga ångbåtar deltar och därtill ett flertal motordrivna skärgårdsbåtar i traditionell båtparad till Vaxholm. Båtarna avgår från Strömkajen, nedanför Grand Hotel, och färden går i kortege till Vaxholm. I Vaxholm är det folkfest med försäljning, dansbana, musik, underhållning och kvällsöppna butiker.

Skärgårdens trafikantförening arrangerar årligen flera medlemsmöten som behandlar aktuella frågor rörande trafik, bryggor eller föredrag om skärgården. En gång om året hålls ett trafikråd och ett bryggråd. Till dessa möten brukar, förutom alla medlemmar, representanter för bl.a. olika rederier, vägverket, landstinget och bryggkonsulter bjudas in.

Föreningens tidskrift, Skärgårdstrafikanten, med aktuella förenings-, trafik-, och skärgårdsfrågor utsändes till medlemmarna tre gånger per år.

Skärgårdshandlarna

Skärgårdshandlarna har funnits i 20 år och består av ett 20-tal livsmedelsbutiker i Stockholms skärgård. Syftet med föreningen är att verka för att bevaka skärgårdshandlarnas intressen samt att arbeta för att lösa gemensamma problem och frågeställningar av olika slag. Medlemmar i föreningen är köpmän i livsmedelsbutiker belägna på öar som saknar fast landförbindelse, bro eller statlig vägfärja.

Del 3

Skärgårdens utveckling i siffror

Skärgårdens utveckling i siffror

Här redovisas skärgårdens utveckling utifrån ett statistiskt perspektiv vad gäller befolkningsutveckling, arbete, inkomster och utbildning.

Med skärgård menas här öar i de sju skärgårdskommunerna (Norrtälje, Österåker, Vaxholm, Värmdö, Haninge, Nynäshamn och Södertälje) som har trafik med statlig eller privat färja, reguljär båttrafik samt öar som saknar förbindelser. Dessutom ingår vissa öar som har bro eller tunnel (Singö, Fogdö, Vaddö, Björkö, Vätö, Muskö, Himmelsö, Herrö, Yxlö, Torö, Svärdsö, Oxnö, Djurö och Vindö).

I några tabeller redovisas statistik för "Angränsande skärgårdskommuner", vilket avser öar utan fast landförbindelse i kommunerna Nacka, Lidingö, Tyresö.

Redovisningen inkluderar utvecklingen i ett jämförande perspektiv mellan olika kommuner, mellan skärgården och länet samt mellan öar som har fast landförbindelse i form av statlig färja, bro eller tunnel och öar utan någon av dessa förbindelser. I kategorin öar utan fast landförbindelse ingår även öar med privat/enskild färja.

Folkmängd och befolkningsutveckling

Skärgårdens befolkning har ökat

Under perioden 1997–2006 har skärgårdsbefolkningen ökat med 9 procent. Det är samma utvecklingstakt som i Stockholms län i sin helhet men något lägre än i skärgårdskommunerna där ökningen var 11 procent. Befolkningen har ökat under hela perioden, men utvecklingstakten var lägre under periodens senare del jämfört med den tidigare.

Befolkningsutveckling i skärgården (sju kommuner), skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 1997–2006, index 1997=100

Kommun	1997	2002	2006
Haninge	100	108	113
Norrtälje	100	105	104
Nynäshamn	100	114	121
Södertälje	100	98	89
Vaxholm	100	116	121
Värmdö	100	107	110
Österåker	100	102	109
Skärgården	100	107	109
Skärgårdskommunerna	100	107	111
Stockholms län	100	105	109
Riket	100	101	103

Att utvecklingstakten var lägre mellan 2002 och 2006 i jämförelse mellan 1997 och 2002 återspeglas också av den genomsnittliga årliga förändringen i de olika kommunerna. I Norrtälje har folkmängden minskat under den senare delen av perioden.

Befolkningsutveckling i skärgården (sju kommuner), skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 1997–2006. Genomsnittlig årlig förändringstakt, procent*

Kommun	1997–2002	2003–2006
Haninge	1,6	1,1
Norrtälje	1,0	–0,1
Nynäshamn	2,7	1,7
Södertälje	–0,5	–2,2
Vaxholm	3,1	1,2
Värmdö	1,4	0,6
Österåker	0,5	1,6
Skärgården	1,4	0,6
Skärgårdskommunerna	1,4	1,0
Stockholms län	1,0	0,9
Riket	0,2	0,5

*Förändringstakten är beräknad som årlig genomsnittlig förändring under respektive period i förhållande till folkmängden vid periodens början.

Skärgårdskommuner har en stark befolkningsutveckling

Befolkningsutveckling i skärgårdskommuner och angränsande skärgårdskommuner 1997–2006

	1997	2002	2006
Haninge	66 702	70 902	72 956
Norrtälje	51 266	53 702	54 836
Nynäshamn	23 140	24 528	24 992
Södertälje	75 486	79 613	81 791
Vaxholm	8 528	9 631	10 440
Värmdö	28 378	32 664	35 803
Österåker	33 064	35 633	37 879
Skärgårdskommuner	286 564	306 673	318 697
Lidingö	39 834	41 192	42 321
Nacka	72 230	76 624	82 421
Tyresö	37 582	39 720	41 476
Angränsande skärgårdskommuner	149 646	157 536	166 218

Enskilda skärgårdskommuner uppvisade en snabbare befolkningstillväxt än angränsande kommuner. Nacka hade dock en tillväxt högre än genomsnittet. Skärgårdskommunerna tillsammans uppvisade en befolkningstillväxt som i stort motsvarade den i de angränsande kommunerna.

Befolkningsutveckling i skärgårdskommuner och angränsande skärgårdskommuner 1997–2006, index 1997=100

	1997	2002	2006
Haninge	100	106	109
Norrtälje	100	105	107
Nynäshamn	100	106	108
Södertälje	100	105	108
Vaxholm	100	113	122
Värmdö	100	115	126
Österåker	100	108	115
Skärgårdskommuner	100	107	111
Lidingö	100	103	106
Nacka	100	106	114
Tyresö	100	106	110
Angränsande skärgårdskommuner	100	105	111

Befolkningsutvecklingen var i stort densamma i skärgårdsområdena och i länet under perioden 1997–2006. Skärgårdskommunerna och angränsande kommuner hade en något snabbare ökning.

Befolkningsutveckling för olika områden 1997–2006, index 1997=100

	1997	2002	2006
Skärgården	100	107	109
Skärgårdskommunerna	100	107	111
Angränsande skärgårdskommuner	100	105	111
Stockholms län	100	105	109
Riket	100	101	103

Sämre befolkningsutveckling på öar utan fast landförbindelse

På öar utan fast landförbindelse med fastlandet har folkmängden minskat eller i stort sett varit oförändrad. Skillnaderna är tydliga mellan de olika ökategorierna utom i Österåker.

Befolkning i skärgården och ökategorier, skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 2001 och 2006, utveckling 2001–2006 index 2001=100 och genomsnittlig årlig förändringstakt, procent.*

Kommun	Område	2001	2006	2006 (2001=100)	Årlig för- ändringstakt, procent
Haninge	Öar utan fast landförbindelse	568	563	99	–0,2
Haninge	Öar med bro, tunnel eller färja	723	784	108	1,7
Haninge	Alla öar	1 291	1 347	104	0,9
Haninge	Kommunen	70 432	72 956	104	0,7
Norrtälje	Öar utan fast landförbindelse	365	372	102	0,4
Norrtälje	Öar med bro, tunnel eller färja	4 268	4 241	99	–0,2
Norrtälje	Alla öar	4 633	4 613	100	–0,1
Norrtälje	Kommunen	53 286	54 836	103	0,6
Nynäshamn	Öar utan fast landförbindelse	69	59	86	–2,9
Nynäshamn	Öar med bro, tunnel eller färja	711	774	109	1,8
Nynäshamn	Alla öar	780	833	107	1,4
Nynäshamn	Kommunen	24 332	24 992	103	0,5
Södertälje	Öar utan fast landförbindelse	86	78	91	–1,9
Södertälje	Öar med bro, tunnel eller färja	422	386	91	–1,7
Södertälje	Alla öar	508	464	91	–1,7
Södertälje	Kommunen	78 794	81 791	104	0,8
Vaxholm	Öar utan fast landförbindelse	572	574	100	0,1
Vaxholm	Öar med bro, tunnel eller färja	1 292	1 377	107	1,3
Vaxholm	Alla öar	1 864	1 951	105	0,9
Vaxholm	Kommunen	9 470	10 440	110	2,0
Värmdö	Öar utan fast landförbindelse	1 150	1 134	99	–0,3
Värmdö	Öar med bro, tunnel eller färja	1 970	2 058	104	0,9
Värmdö	Alla öar	3 120	3 192	102	0,5

Underlag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Kommun	Område	2001	2006	2006 (2001=100)	Årlig för- ändringstakt, procent
Värmdö	Kommunen	32 096	35 803	112	2,3
Österåker	Öar utan fast landförbindelse	234	245	105	0,9
Österåker	Öar med bro, tunnel eller färja	1 464	1 565	107	1,4
Österåker	Alla öar	1 698	1 810	107	1,3
Österåker	Kommunen	35 108	37 879	108	1,6
Skärgården	Öar utan fast landförbindelse	3 044	3 025	100	-0,1
	Öar med bro, tunnel eller färja	10 850	11 185	103	0,6
	Alla öar	13 894	14 210	102	0,5
Skärgårdskommuner		303 518	318 697	105	1,0
Stockholms län		1 838 882	1 918 104	104	0,9
Riket		8 909 128	9 113 257	102	0,5

*Förändringstakten är beräknad som årlig genomsnittlig förändring under respektive period i förhållande till folkmängden vid periodens början.

Öar med privata färjor ingår i ökategorin "Öar utan fast landförbindelse":
Haninge/Ornö, Norrtälje/Högmarsö, Södertälje/Oaxen och Vaxholm/Tynningö

Vissa kommuner har hög andel skärgårdsbefolkning

I de sju skärgårdskommunerna bodde sammanlagt drygt 14 000 personer år 2006 i skärgårdsområdena. Mer än hälften av skärgårdsbefolkningen återfinns i två kommuner, Norrtälje och Värmdö.

Befolkningsutveckling i skärgården (sju kommuner) 1997–2006

Kommun	1997	2002	2006	Andel 2006, procent
Haninge	1 193	1 291	1 347	9,5
Norrtälje	4 421	4 633	4 613	32,5
Nynäshamn	687	780	833	5,9
Södertälje	521	508	464	3,3
Vaxholm	1 611	1 864	1 951	13,7
Värmdö	2 915	3 120	3 192	22,5
Österåker	1 660	1 698	1 810	12,7
Totalt	13008	13894	14210	100,0

Skärgårdens andel av hela kommunens befolkning är störst i Vaxholm där nästan var femte kommuninvånare bor i skärgården. I Norrtälje och Värmdö bor var tolfte i skärgården. I övriga kommuner är andelarna avsevärt lägre med lägst andel i Södertälje.

Skärgårdsbefolkningens andel av kommunens befolkning 2006

Kommun	Skärgården	Kommun	Andel, procent
Haninge	1 347	72 956	1,8
Norrtälje	4 613	54 836	8,4
Nynäshamn	833	24 992	3,3
Södertälje	464	81 791	0,6
Vaxholm	1 951	10 440	18,7
Värmdö	3 192	35 803	8,9
Österåker	1 810	37 879	4,8
Totalt	14 210	318 697	4,5

Ökad befolkning generellt sett, även i ett längre tidsperspektiv

Data om skärgårdsbefolkningen i sin helhet finns endast sedan 1997. För utvecklingen i ett längre tidsperspektiv måste Södertälje och Vaxholm exkluderas. Efter en nedgång runt 1970 har folkmängden i huvudsak ökat fram till 2006. Norrtälje utgör ett undantag, där har det skett minskning av folkmängden mellan 2002 och 2006. För Norrtäljes del är ökningen av skärgårdsbefolkningen begränsad i tiden och startar på allvar först efter 1985 eller i runda tal drygt 10 år senare än i övriga skärgårdskommuner.

Befolkningsutveckling i skärgården (fem kommuner) i ett historiskt perspektiv 1964–2006

Kommun	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Haninge	766	621	634	778	840	1 013	1 193	1 291	1 347
Norrtälje	3 637	3 070	3 020	3 274	3 525	3 971	4 421	4 633	4 613
Nynäshamn	369	373	494	537	549	582	687	780	833
Värmdö	1 348	1 349	2 017	2 225	2 520	2 781	2 915	3 120	3 192
Österåker	1 002	891	947	1 115	1 198	1 421	1 660	1 698	1 810
Totalt	7 122	6 304	7 112	7 929	8 632	9 768	10 876	11 522	11 795

Befolkningsutveckling i skärgården (fem kommuner) 1964–2006, index 1964=100

Kommun	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Haninge	100	81	83	102	110	132	156	169	176
Norrtälje	100	84	83	90	87	109	122	127	127
Nynäshamn	100	101	134	146	149	158	186	211	226
Värmdö	100	100	150	165	187	206	216	231	237
Österåker	100	89	95	111	120	142	166	169	181
Totalt	100	89	100	111	121	137	153	162	166

Värmdö kommun behöver kommenteras speciellt. Två öar i kommunen, Djurö och Vindö, fick broförbindelse med fastlandet redan 1962 och dessa två öar står för en stor del av ökningen av befolkningen i Värmdö och i skärgården i sin helhet. År 2006 uppgick befolkningen på Djurö och Vindö till knappt 15 procent av hela skärgårdsbefolkningen vilket var avsevärt fler än i antalet i flera andra skärgårdskommuner.

Befolkningsutveckling i skärgården i Värmdö kommun, 1964–2006

Kommun	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Djurö, Vindö	408	581	1 147	1 249	1 441	1 693	1 815	1 970	2 058
Värmdö exkl Djurö, Vindö	940	768	870	976	1 079	1 088	1 100	1 150	1 134

Område	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Djurö, Vindö	100	142	281	306	353	415	445	483	504
Värmdö exkl Djurö, Vindö	100	82	93	104	115	116	117	122	121

Den snabba befolkningsutvecklingen på Djurö och Vindö har stor inverkan på bilden av skärgårdens befolkningsutveckling.

Befolkningsutveckling i skärgården (fem kommuner inkl och exkl Djurö och Vindö) 1964–2006

Område	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Totalt inkl Djurö, Vindö	7 122	6 304	7 112	7 929	8 632	9 768	10 876	11 522	11 795
Totalt exkl Djurö, Vindö	6 714	5 723	5 965	6 680	7 191	8 075	9 061	9 552	9 737

Befolkningsutveckling i skärgården (fem kommuner inkl respektive exkl Djurö och Vindö) 1964–2006, index 1964=100

Område	1964	1971	1975	1980	1985	1990	1997	2002	2006
Totalt inkl Djurö, Vindö	100	89	100	111	121	137	153	162	166
Totalt exkl Djurö, Vindö	100	85	89	99	107	120	135	142	145

Ökningstakten var störst under 70-talet och sent 80-tal

Den årliga tillväxttakten har varierat mellan olika tidsperioder. Under 70-talet och den senare halvan av 80-talet var ökningstakten som störst. Under 00-talet har ökningstakten minskat.

Befolkningsutveckling i skärgården ((fem kommuner inkl respektive exkl Djurö och Vindö) 1964–2006. Genomsnittlig årlig förändringstakt, procent*

Kommun	1964– 1971	1972– 1975	1976– 1980	1981– 1985	1986– 1990	1991– 1997	1998– 2002	2003– 2006
Haninge	–2,7	0,5	4,5	1,6	4,1	2,5	1,6	1,1
Norrtälje	–2,2	–0,4	1,7	1,5	2,5	1,6	1,0	–0,1
Nynäshamn	0,2	8,1	1,7	0,4	1,2	2,6	2,7	1,7
Värmdö inkl Djurö, Vindö	0,0	12,4	2,1	2,7	2,1	0,7	1,4	0,6
Österåker	–1,6	1,6	3,5	1,5	3,7	2,4	0,5	1,6
Totalt inkl Djurö, Vindö	–1,6	3,2	2,3	1,8	2,6	1,6	1,2	0,6
Totalt exkl Djurö, Vindö	–2,1	1,1	2,4	1,5	2,5	1,7	1,1	0,5

*Förändringstakten är beräknad som årlig genomsnittlig förändring under respektive period i förhållande till folkmängden vid periodens början.

Hög befolkningstillväxt i nationellt perspektiv

I jämförelse med andra skärgårdsregioner i Sverige uppvisar Stockholms skärgård den största befolkningstillväxten under perioden 1997–2006. Merparten av tillväxten skedde dock från 1997–2002. Under periodens senare del, 2002–2006, har ökningen dämpats betydligt. Det gäller för övrigt också landets andra stora skärgårdsregion, Västkusten.

Befolkningsförändringar i landets sex skärgårdsregioner 1997–2006

Region	1997	2002	2006
Norrlandskusten	606	593	553
Stockholm-Uppsala-Södermanland	7 568	8 189	8 339
Östergötland-Kalmar	593	571	532
Blekinge-Skåne	1 078	1 020	987
Västkusten	18 970	19 310	19 432
Insjöarna	2 140	2 202	2 142

Källa: Glesbygdverket. Redovisningen i tabellen begränsar sig till öar utan fast landförbindelse. I övriga redovisningar ingår även öar med fastlandsförbindelse.

Befolkningsförändringar i landets sex skärgårdsregioner 1997–2006, procent

Region	1997–2002	2002–2006	1997–2006
Norrlandskusten	–2,1	–6,7	–8,7
Stockholm-Uppsala-Södermanland	8,2	1,8	10,2
Östergötland-Kalmar	–3,7	–6,8	–10,3
Blekinge-Skåne	–5,4	–3,2	–8,4
Västkusten	1,8	0,6	2,4
Insjöarna	2,9	–2,7	0,1

Källa: Glesbygdverket. Redovisningen i tabellen begränsar sig till öar utan fast landförbindelse. I övriga redovisningar ingår även öar med fastlandsförbindelse.

En av fem bor på ö utan fast landförbindelse, men stora skillnader mellan kommuner

Drygt 20 procent av skärgårdsbefolkningen bodde år 2006 på öar utan fast landförbindelse via bro, tunnel eller färja. Andelarna varierar mellan kommunerna från 7 procent till drygt 40 procent. Antalsmässigt låg Värmdö högst följd av Haninge och Vaxholm.

Skärgårdsbefolkningens fördelning på ökategorier 2006

Kommun	Procentuell fördelning					
	Öar utan fast landförbindelse*	Öar med bro, tunnel eller färja	Summa	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Summa
Haninge	563	784	1 347	41,8	58,2	100,0
Norrtälje	372	4 241	4 613	8,1	91,9	100,0
Nynäshamn	59	774	833	7,1	92,9	100,0
Södertälje	78	386	464	16,8	83,2	100,0
Vaxholm	574	1 377	1 951	29,4	70,6	100,0
Värmdö	1 134	2 058	3 192	35,5	64,5	100,0
Österåker	245	1 565	1 810	13,5	86,5	100,0
Totalt	3 025	11 185	14 210	21,3	78,7	100,0

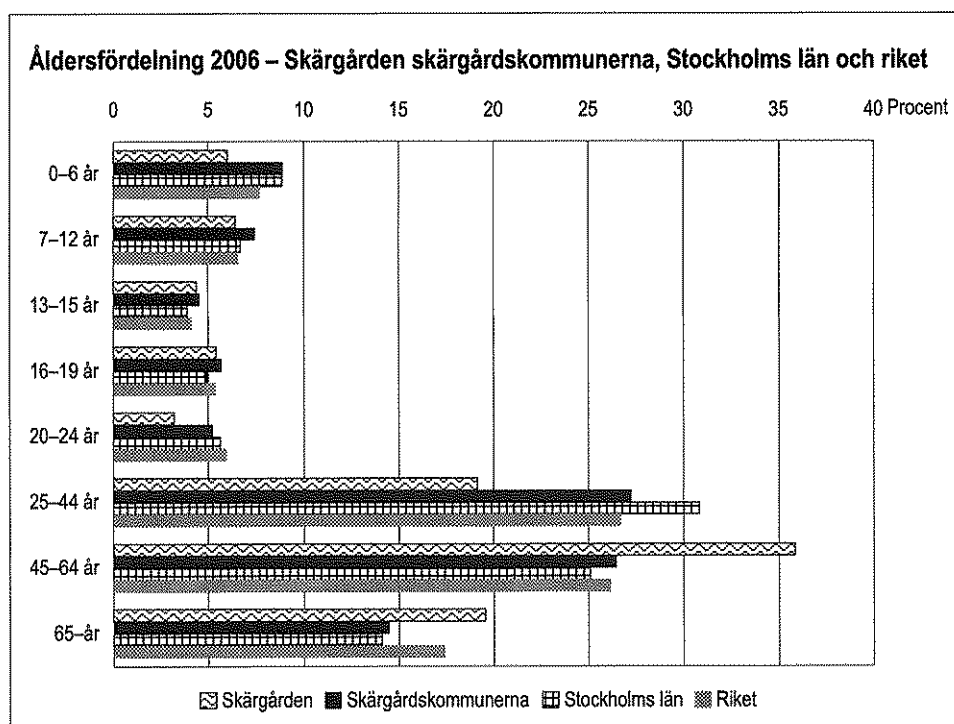
*Öar med privata färjor ingår i ökategorin "Öar utan fast landförbindelse": Haninge/Ornö: 221, Norrtälje/Högmarsö: 30, Södertälje/Oaxen: 72 och Vaxholm/Tynningö: 416

Befolkningen i skärgården är äldre

Befolkningen i skärgården är äldre än i skärgårdskommunerna i sin helhet, i Stockholms län och i riket. Medan andelen personer 45 år och äldre uppgår till cirka 40 procent och lite däröver i skärgårdskommunerna, länet och riket så är motsvarande andel drygt 55 procent i skärgården.

Befolkningens fördelning på åldersgrupper i skärgården, skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 2006, procent

Åldersgrupp	Skärgården	Skärgårdskommunerna	Stockholms län	Riket
0-6 år	6,0	8,9	8,9	7,7
7-12 år	6,4	7,4	6,7	6,6
13-15 år	4,4	4,6	3,9	4,1
16-19 år	5,4	5,7	4,9	5,4
20-24 år	3,2	5,2	5,6	5,9
25-44 år	19,1	27,3	30,9	26,7
45-64 år	35,9	26,5	25,1	26,2
65-år	19,5	14,5	14,1	17,4
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0



Både andelen och antalet äldre ökar, medan barnen minskar

Skärgårdsbefolkningen som kollektiv åldras successivt. Andelen över 45 år har ökat från knapp 50 procent år 1997 till drygt 55 procent år 2006.

Skärgårdsbefolkningens fördelning på åldersgrupper 1997–2006, procent

Åldersgrupp	1997	2002	2006
0–6 år	8	6,2	6,0
7–12 år	8,4	8,8	6,4
13–19 år	8,2	8	9,8
20–24 år	3,1	3,2	3,2
25–44 år	22,3	21,1	19,1
45–64 år	32	34,6	35,9
65– år	17,9	18,2	19,5
Alla åldrar	13 008	13 894	14 210

Färre barn i skärgården

Det har skett relativt stora förskjutningar mellan de olika åldersgrupperna över tiden. Andelarna i de yngsta åldersgrupperna, 0–6 och 7–12 år, har minskat sedan 1997, likaså andelen i den yngre medelåldern, 25–44 år. Andelen barn och ungdomar i högstadie- och gymnasieåldrarna, 13–19 år, har ökat vilket också gäller åldersgrupperna över 45 år.

Åldersgruppsandelarnas utveckling mellan 1997 och 2006, procentuell förändring

Åldersgrupp	1997–2002	2002–2006	1997–2006
0–6 år	–22,5	–3,2	–25,0
7–12 år	4,8	–27,3	–23,8
13–19 år	–2,4	22,5	19,5
20–24 år	3,2	0,0	3,2
25–44 år	–5,4	–9,5	–14,3
45–64 år	8,1	3,8	12,2
65– år	1,7	7,1	8,9
Alla åldrar	6,8	2,3	9,2

Antalsmässigt blir inte minskningen så stor i de yngre åldersgrupperna på grund av en viss total befolkningstillväxt. I åldersgrupperna 45 år och däröver förstärks ökningen.

Skärgårdsbefolkningens fördelning på åldersgrupper 1997–2006, antal

Åldersgrupp	1997	2002	2006
0–6 år	1 041	861	853
7–12 år	1 093	1 223	909
13–19 år	1 067	1 112	1 393
20–24 år	403	445	455
25–44 år	2 901	2 932	2 714
45–64 år	4 163	4 807	5 101
65– år	2 328	2 529	2 771

Åldersgruppernas antalsutveckling mellan 1997 och 2006, procentuell förändring

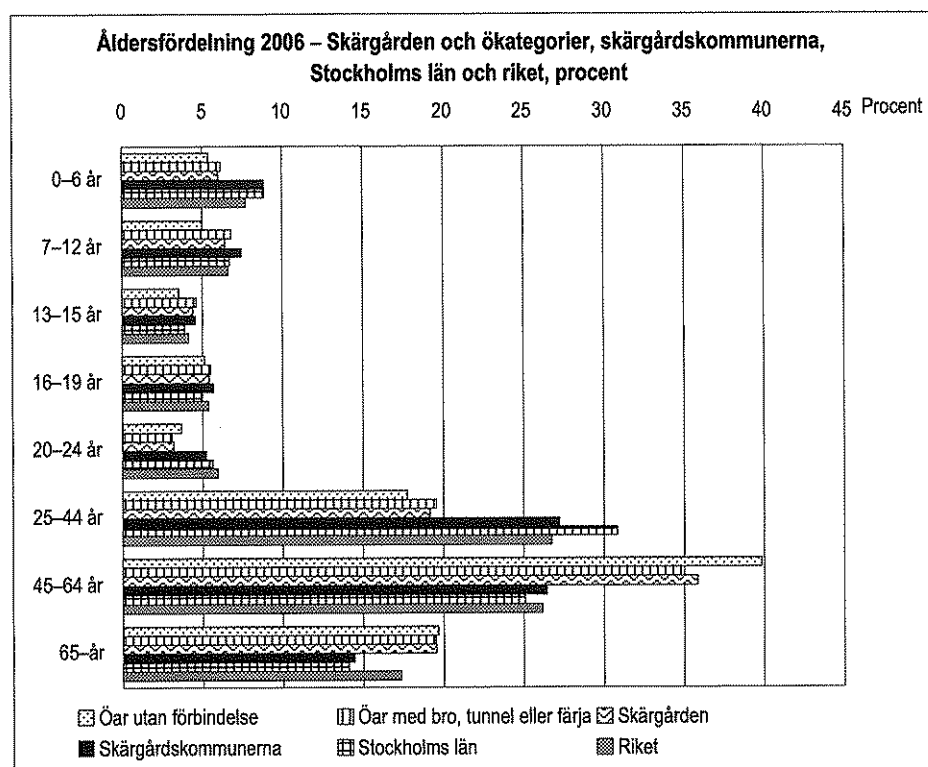
Åldersgrupp	1997–2002	2002–2006	1997–2006
0–6 år	–17,2	–1,0	–18,1
7–12 år	11,9	–25,6	–16,8
13–19 år	4,2	25,3	30,6
20–24 år	10,3	2,3	12,8
25–44 år	1,1	–7,4	–6,4
45–64 år	15,5	6,1	22,6
65– år	8,6	9,6	19,0

Något fler äldre på öar utan fast landförbindelse

Det rådde inga större skillnader beträffande åldersfördelningen mellan olika ökategorier inom skärgården, men på öar utan fast landförbindelse var åldersgruppen 45–64 år något större än på skärgårdsöar med fast landförbindelse.

Befolkningens fördelning på åldersgrupper i skärgården och ökategorier, skärgårdskommunerna, Stockholms län och riket 2006, procent

Åldersgrupp	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Skärgården	Skärgårdskommunerna	Stockholms län	Riket
0–6 år	5,4	6,2	6,0	8,9	8,9	7,7
7–12 år	5,0	6,8	6,4	7,4	6,7	6,6
13–15 år	3,5	4,6	4,4	4,6	3,9	4,1
16–19 år	5,1	5,5	5,4	5,7	4,9	5,4
20–24 år	3,7	3,1	3,2	5,2	5,6	5,9
25–44 år	17,8	19,5	19,1	27,3	30,9	26,7
45–64 år	39,8	34,8	35,9	26,5	25,1	26,2
65–år	19,7	19,5	19,5	14,5	14,1	17,4
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



Underlag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Mönstret var i stort sett detsamma i skärgårdsområdena i de olika kommunerna.
Skillnaderna mellan de olika ökategorier var störst i Vaxholm.

Befolkningens fördelning på åldersgrupper skärgårdskommunerna fördelade på ökategorier 2006, procent

Åldersgrupp	Hälsinge		Norrtälje		Nynäshamn		Södertälje	
	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja
0-6 år	5	7	5	4	0	5	6	4
7-12 år	5	8	2	6	8	6	6	6
13-15 år	5	6	3	4	3	4	0	6
16-19 år	5	8	4	5	2	5	4	9
20-24 år	4	3	2	3	3	2	4	3
25-44 år	19	23	14	16	15	17	19	20
45-64 år	39	33	44	36	32	39	45	38
65-w år	18	14	26	26	36	22	15	15
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100

Åldersgrupp	Vaxholm		Värmdö		Österåker		Skärgården	
	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja	Öar utan fast landförbindelse	Öar med bro, tunnel eller färja
0-6 år	8	13	5	8	4	5	5	6
7-12 år	6	10	6	8	2	6	5	7
13-15 år	3	6	4	4	3	4	4	5
16-19 år	7	6	5	6	6	6	5	6
20-24 år	3	3	4	4	5	3	4	3
25-44 år	18	27	18	23	18	18	18	20
45-64 år	42	27	38	34	39	36	40	35
65-w år	13	9	21	14	23	22	20	20
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100

Trend med fler äldre och färre barn på öar utan fast landförbindelse

På öar utan fast landförbindelse minskade åldersgrupperna med barn och ungdomar samt de i yngre medelåldern. Samtidigt ökade antalet äldre. Åldersgruppernas utveckling i hela skärgården överensstämde i stort sätt med utvecklingen i skärgårdskommunerna med ett undantag. Barn- och ungdomsgrupperna hade en sämre utveckling i skärgården. En viss minskning kunde också ses i åldrarna i yngre medelåldern.

Kategori	År	0-6 år	7-12 år	13-15 år	16-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65-w år	Totalt
Öar utan fast landförbindelse	2001	189	232	116	120	107	650	1 150	484	3 044
	2006	164	152	107	154	110	537	1 206	594	3 025
	2006, index 2001=100	87	66	92	128	103	83	105	123	99
Öar med bro, tunnel eller färja	2001	699	1 016	413	484	341	2 348	3 642	1 903	10 147
	2006	689	759	517	618	345	2 184	3 891	2 183	10 478
	2006, index 2001=100	99	75	125	128	101	93	107	115	103
Alla öar	2001	888	1 248	529	604	448	2 998	4 792	2 387	13 894
	2006	853	911	624	772	455	2 721	5 097	2 777	14 210
	2006, index 2001=100	96	73	118	128	102	91	106	116	102
Skärgårdskommuner	2001	25 432	28 305	12 332	13 777	16 891	85 994	80 622	40 165	303 518
	2006	28 286	23 707	14 546	18 145	16 660	86 851	84 375	46 127	318 697
	2006, index 2001=100	111	84	118	132	99	101	105	115	105

Befolkning efter ålder i skärgården och ökategorier samt skärgårdskommuner 2001 och 2006 samt befolkningsutveckling i olika åldersgrupper 2001-2006, index 2001=100

Antalet in- och utflyttningar tar ut varandra

In- och utflyttningarna till och från skärgården var ungefär lika stora 2006 och drygt 8 procent av befolkningen byttes ut genom flyttningarna. Nettoflyttningen var inte speciellt omfattande och för hela skärgården uppgick den till knappt 0,15 procent av folkmängden.

Inflyttning, utflyttning samt nettoflyttning tillfrån skärgården samt befolkning 2006

	Inflyttning	Utflyttning	Nettoflyttning	Befolkning
Haninge	124	137	-13	1 347
Norrtälje	332	352	-20	4 613
Nynäshamn	69	68	1	833
Södertälje	59	64	-5	464
Vaxholm	172	170	2	1 951
Värmdö	292	273	19	3 192
Österåker	160	123	37	1 810
Skärgården	1208	1187	21	14 210

I jämförelse med skärgårdskommunerna var dock rörligheten hög i skärgården. Inflyttningen till skärgårdskommunerna uppgick till drygt sex procent av folkmängden, utflyttningen till drygt fem procent. I skärgårdskommunerna uppgick nettoflyttningen till ungefär 1 procent av folkmängden.

Inflyttning, utflyttning samt nettoflyttning till/från skärgårdskommunerna samt befolkning 2006

	Inflyttning	Utflyttning	Nettoflyttning	Befolkning
Haninge	5311	4716	595	72 956
Norrtälje	2436	2091	345	54 836
Nynäshamn	1870	1535	335	24 992
Södertälje	5530	4655	875	81 791
Vaxholm	839	592	247	10 440
Värmdö	2426	1894	532	35 803
Österåker	2200	1970	230	37 879
Skärgårdskommunerna	20612	17453	3159	318 697

I skärgårdsområdena är, trots relativt stora flyttningsrörelser, nettoflyttningen liten. I flera skärgårdsområden är utflyttningen större än inflyttningen. Österåker har en relativt hög och positiv nettoflyttning. I alla skärgårdskommuner är nettoflyttningen positiv. Speciellt Vaxholm har hög nettoflyttning.

Nettoflyttning i procent av folkmängden 2006

	Skärgård	Skärgårdskommuner
Haninge	-1,0	0,8
Norrtälje	-0,4	0,6
Nynäshamn	0,1	1,3
Södertälje	-1,1	1,1
Vaxholm	0,1	2,4
Värmdö	0,6	1,5
Österåker	2,0	0,6
Samtliga	0,1	1,0

Äldre flyttar till skärgården

Åldersfördelningen skiljer sig mellan inflyttare och utflyttare i skärgården. Det finns också en skillnad i åldersstrukturen för flyttarna mellan skärgård och skärgårdskommunerna. Inflyttarna till skärgården var äldre än flyttarna till skärgårdskommunerna. Nästan 40 procent av inflyttarna till skärgården var över 45 år medan bara drygt 20 procent av flyttarna till skärgårdskommunerna. Bland inflyttarna till skärgårdskommunerna var 56 procent i åldrarna 20–44 år men bara 40 procent av flyttarna till skärgården. I åldersgruppen 20–24 var skillnaden påtaglig.

Åldersfördelning för inflyttarna till skärgård och skärgårdskommuner 2006, procent

	0–6 år	7–12 år	13–15 år	16– 19 år	20– 24 år	25– 44 år	45– 64 år	65–w år
Skärgård	8	5	3	5	8	32	32	7
Skärgårdskommuner	10	5	3	5	14	42	16	5

Utflyttarna från skärgården var, liksom i fallet med inflyttarna, äldre än flyttarna från skärgårdskommunerna. Andelen utflyttare i åldrarna 20–24 var avsevärt lägre än motsvarande andel av utflyttarna från skärgårdskommunerna.

Åldersfördelning för utflyttarna från skärgård och skärgårdskommuner 2006, procent

	0–6 år	7–12 år	13– 15 år	16– 19 år	20– 24 år	25– 44 år	45– 64 år	65–w år
Skärgård	7	7	4	7	13	30	23	10
Skärgårdskommuner	8	4	3	6	17	41	17	5

Utflyttarna från skärgården var yngre än inflyttarna. Utflyttarna i åldrarna 7–24 år svarade för drygt 30 procent av alla utflyttare men bara drygt 20 procent av inflyttarna. I åldersgruppen 45–64 år var antalet utflyttare från skärgården färre än antalet inflyttare. Skillnader i åldersfördelning mellan in- och utflyttare till/från skärgårdskommunerna var inte speciellt stora.

Skärgården förlorade personer i åldrarna 7–24 år medan det största tillskottet kom i åldersgruppen 45–64 år. I skärgårdskommunerna var nettoflyttningen störst i åldersgruppen 25–44 år som svarade för nära hälften av nettoflyttningen. Anmärkningsvärt var att åldersgruppen 20–24 år hade större utflyttning än inflyttning i skärgårdskommunerna.

Nettoflyttning i olika åldersgrupper i skärgård och skärgårdskommuner 2006

	0–6 år	7–12 år	13– 15 år	16– 19 år	20– 24 år	25– 44 år	45– 64 år	65–w år	Alla
Skärgård	16	–17	–3	–16	–60	26	106	–34	21
Skärgårdskommuner	650	257	106	100	–13	1548	402	109	3159

Sammantaget kan konstateras att flyttningsmönstret till och från skärgårdskommunerna i stort motsvarar den gängse bilden med tyngdpunkten hos flyttarna i yngre medelåldern. Flyttmönstret till och från skärgården var annorlunda med tyngdpunkten på äldre flyttare.

Arbete och näringsliv

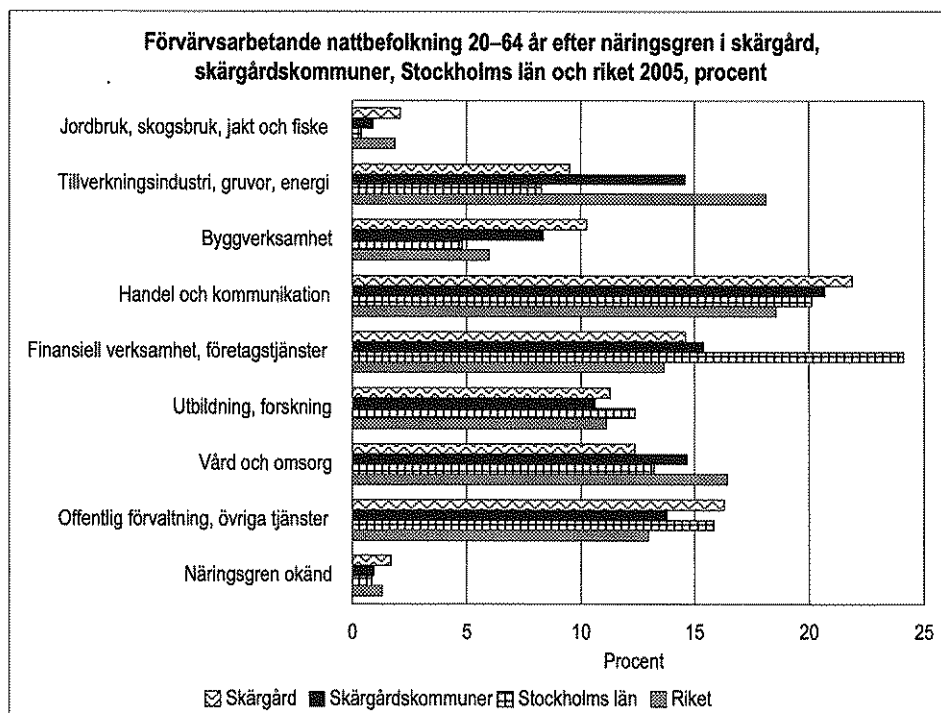
Arbete inom tjänstesektorn dominerar

En stor andel av de förvärvsarbetande i skärgården finns inom tjänstesektorn, handel och kommunikation, finansiell verksamhet och företagstjänster samt offentlig förvaltning och övriga tjänster. Över hälften av de förvärvsarbetande återfinns i dessa näringsgrenar vilket faktiskt är en högre andel jämfört med riket i sin helhet. Utbildning samt vård och omsorg sysselsätter cirka en fjärdedel av de förvärvsarbetande.

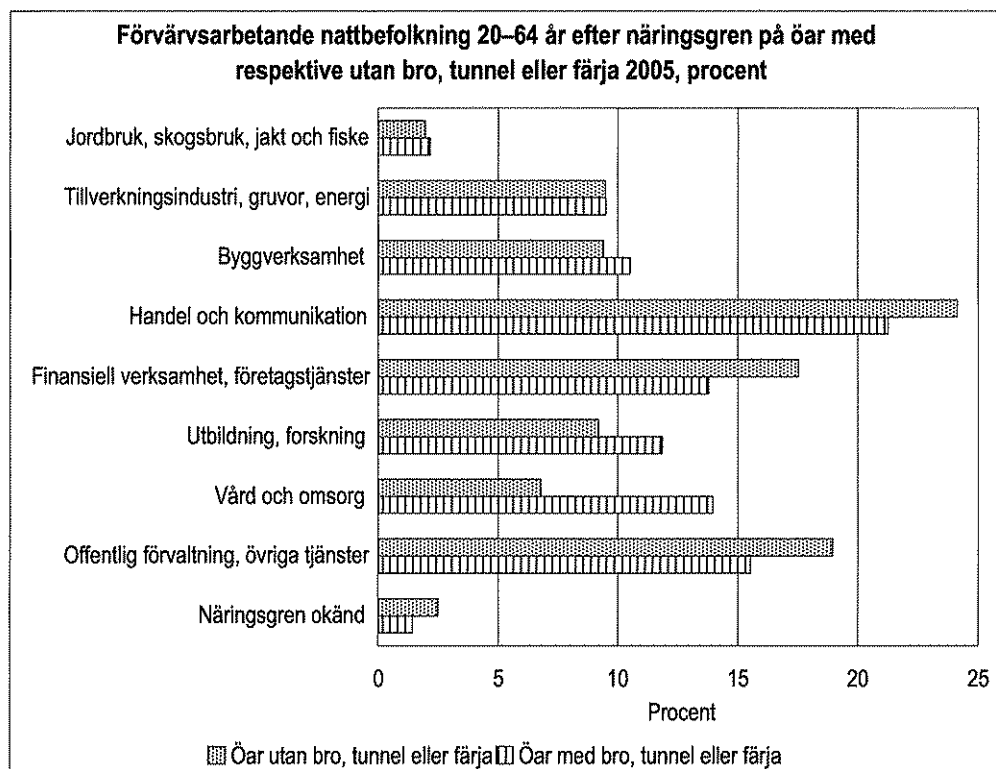
Skillnaderna mellan skärgården och skärgårdskommunerna ses främst inom jord- och skogsbruket samt fisket där skärgården överrepresenteras. Sammanlagt är det dock bara en av femtio som arbetar inom dessa näringar. En av tio arbetar inom tillverkningsindustrin men andelen är 50 procent högre i skärgårdskommunerna. I förhållande till länet är många i skärgården sysselsatta med byggverksamhet. Ungefär 20 procent av de förvärvsarbetande i skärgården arbetar inom tillverkningsindustri och byggverksamhet.

Näringsgrenstillhörigheten i skärgården är i hög utsträckning koncentrerad till tjänster, såväl privata som offentliga. Skärgården kan inte matcha den höga andel i

Stockholms län som arbetar inom finansiell verksamhet och företagstjänster men är väl representerad i alla näringsgrenar med inriktning på tjänster och service.



Näringsgrenstillhörigheten skiljer sig för de förvärvsarbetande mellan öar med respektive utan bro-, tunnel- eller färjeförbindelse. Inom näringsgrenarna handel och kommunikation, finansiella verksamhet och företagstjänster samt offentlig förvaltning och övriga tjänster är andelen förvärvsarbetande högre på öar utan fast förbindelse eller färjeförbindelse med fastlandet jämfört med öar med sådana förbindelser. Detta speglar den utlokalisering av som IT-tekniken gjort möjlig där företag kunnat flytta ut vissa funktioner (out-sourcing).



Förvärvsintensiteten är hög i skärgården...

Förvärvsintensiteten är något högre i skärgården jämfört med skärgårdskommuner-
na i sin helhet. Intensiteten är knappt två procentenheter högre än i Stockholms län.
Inom skärgården är intensiteten lägre på öar utan permanent fastlandsförbindelse
med bro, tunnel eller färja. På dessa öar är dock förvärvsintensiteten ungefär lika
hög som i Stockholms län.

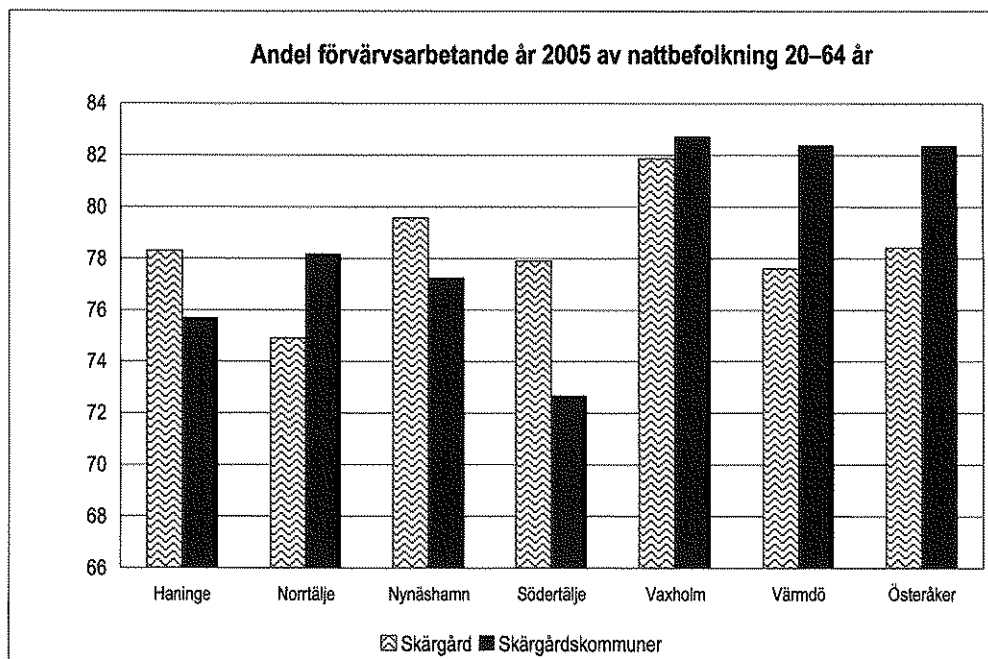
Förvärvsintensiteten för män är i de flesta fall högre än den för kvinnor. På öar
som saknar permanent förbindelse med fastlandet är förhållandet det motsatta.

*Förvärvsintensitet i skärgård, skärgårdskommuner och Stockholms län 2005 i åldersgrup-
pen 20–64 år, procent*

Område	Män	Kvinnor	Samtliga
Skärgård	78,5	76,6	77,6
varav öar utan bro, tunnel eller färjeförbindelse	75,6	75,9	75,7
varav öar med bro, tunnel eller färjeförbindelse	79,4	76,8	78,2
Skärgårdskommuner	78,8	75,6	77,2
Stockholms län	76,4	75,1	75,7

...men varierar mellan olika kommuner

Förvärvsintensiteten varierar mellan de olika skärgårdskommunerna. Skillnaden mellan högst, Vaxholm 82,7 procent, och lägst, Södertälje 72,7 procent, är tio procentenheter. Skillnaderna är mindre för de olika kommunernas skärgårdsområden. Här är fortfarande Vaxholm högst med en förvärvsintensitet 81,9 procent och Norrtälje lägst med en intensitet på 74,9 procent.



Lägre arbetslöshet i skärgården jämfört med kommunen

Arbetslösheten 2005 i skärgården varierar stort mellan de olika kommunerna. I Österskärs skärgårdsområde uppgick den till 2,6 procent medan den i Södertäljes skärgårdsområde var 6,6 procent. Arbetslösheten i skärgården i sin helhet var 4,3 procent vilket var långt under arbetslösheten i skärgårdskommunerna.

Arbetslöshet i skärgården år 2005, procent av nattbefolkning 20–64 år

	Män		Kvinnor		Samtliga	
	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet
Haninge	2,8	3,1	1,1	1,7	3,9	4,9
Norrtälje	2,8	3,2	1,6	2,5	4,4	5,7
Nynäshamn	1,3	1,3	2,1	2,1	3,3	3,3
Södertälje	2,6	3,1	3,1	3,5	5,7	6,6
Vaxholm	1,3	1,5	1,6	2,1	2,9	3,6
Värmdö	1,9	2,3	0,8	1,1	2,7	3,5
Österskär	1,8	1,8	0,6	0,7	2,4	2,6
Skärgården totalt	2,2	2,5	1,3	1,8	3,5	4,3
Skärgårdskommunerna	2,8	3,4	2,0	2,7	4,8	6,1

Arbetslösheten omfattar få personer i absoluta tal varför skillnaderna kan bero på tillfälligheter. Bilden i stort var dock likartad vad gäller skillnaderna för år 2000. Arbetslösheten återspeglar således också strukturella skillnader mellan skärgårdsområdena i de olika kommunerna. Arbetslösheten var lägre 2005 jämfört med 2000.

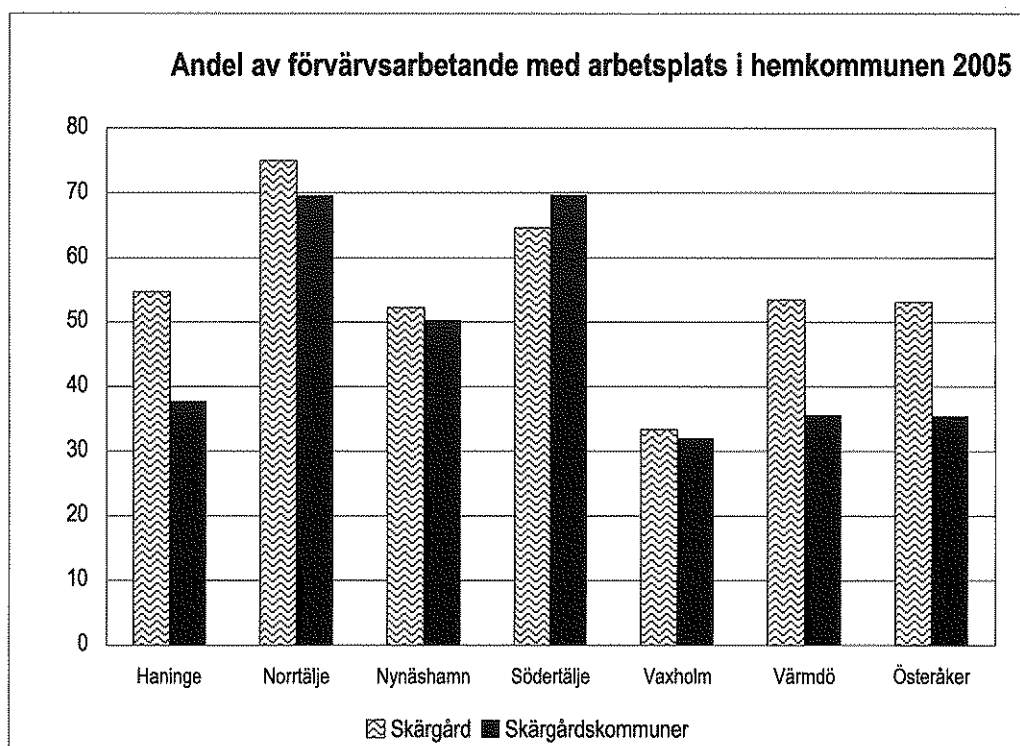
Arbetslöshet i skärgården år 2000, procent av nattbefolkning 20–64 år

	Män			Kvinnor		Samtliga
	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet	Öppet arbetslösa	Total arbetslöshet
Haninge	1,2	2,9	1,8	3,0	3,0	5,9
Norrtälje	2,0	2,8	2,2	3,3	4,2	6,1
Nynäshamn	1,2	1,2	2,8	2,8	4,0	4,0
Södertälje	1,8	1,8	2,0	2,0	3,8	3,8
Vaxholm	1,3	1,3	1,3	1,6	2,6	2,9
Värmdö	1,9	2,0	2,0	2,3	3,9	4,3
Österskar	1,3	1,9	2,0	2,3	3,3	4,2

Många, och fler kvinnor än män, arbetar i hemkommunen

En något högre andel av de förvärvsarbetande i skärgården, 57 procent, jämfört med skärgårdskommunerna, 51 procent, arbetade i hemkommunen år 2005. Skillnaderna mellan skärgårdsområdena var stora. Andelen med arbetsplats i hemkommunen varierade mellan 75 procent i Norrtälje och 33 procent i Vaxholm.

I skärgårdsområdena i Haninge, Värmdö och Österåker hade avsevärt fler än i kommunerna som helhet sin arbetsplats i hemkommunen. I övriga skärgårdskommuner var förhållandena ungefärligen lika i skärgårdsområdet och i hela kommunen.



Andelen med arbetsplats i hemkommunen skiljer sig mellan män och kvinnor. Andelen för männen var lägre.

Andel av förvärvsarbetande med arbetsplats i hemkommunen 2005

	Män	Kvinnor	Samtliga
Skärgård	53	62	57
Skärgårdskommuner	47	55	51

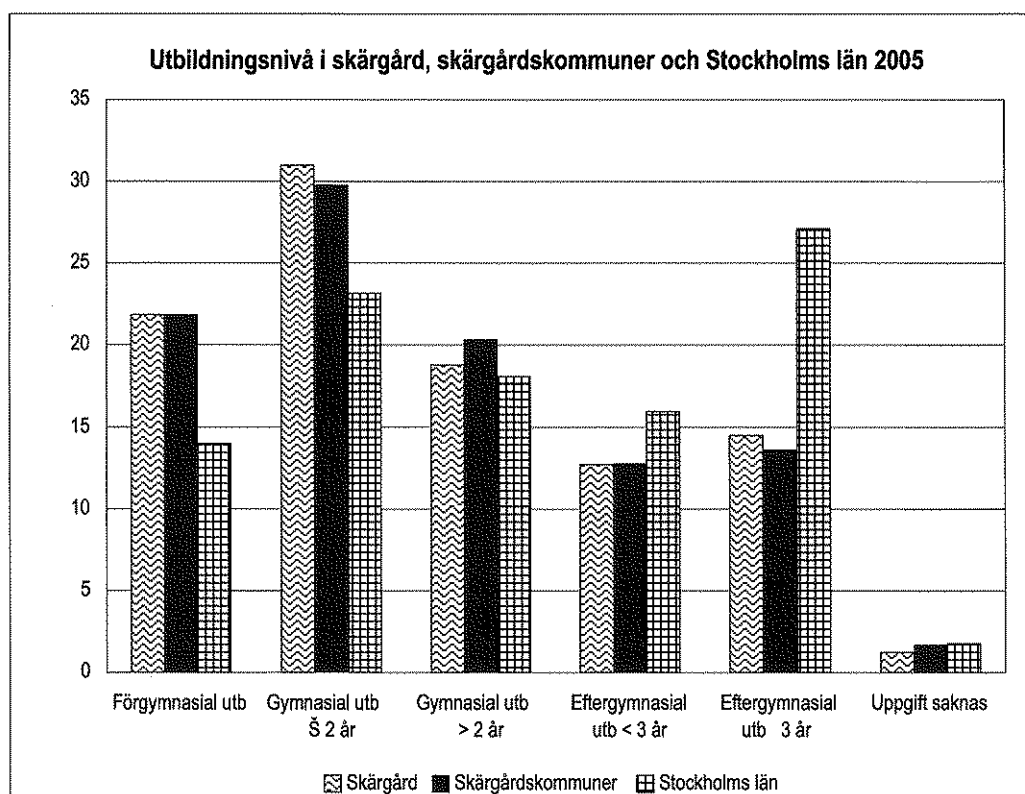
Utbildning och inkomster

Utbildningsnivån är relativt låg i skärgården

Utbildningsnivån i skärgården är i stort likartad med den i skärgårdskommunerna. Den nivån är dock avsevärt lägre jämfört med Stockholms län. Andelen med eftergymnasial utbildning är ungefär dubbelt så hög i länet jämfört med i skärgården och i skärgårdskommunerna.

Utbildningsnivå i skärgård, skärgårdskommuner och Stockholms län 2005

	Förgymnasial utb	Gymnasial utb ≤ 2 år	Gymnasial utb > 2 år	Eftergymnasial utb < 3 år	Eftergymnasial utb ≥ 3 år	Uppgift saknas
Skärgård	21,8	31,0	18,8	12,7	14,5	1,2
Skärgårdskommuner	21,9	29,8	20,3	12,8	13,6	1,7
Stockholms län	14,0	23,1	18,1	15,9	27,1	1,8



Här nedan följer några tabeller som visar utbildningsnivån bland inkomsttagarna i åldersgruppen 20–64 år. I denna grupp har något fler längre utbildning jämfört med samtliga utbildade. Skillnaderna är dock små för skärgården och skärgårdskommunerna i sin helhet, det råder dock stora skillnader mellan kommunerna.

Utbildningsnivå bland samtliga inkomsttagare 20–64 år i skärgårdsområdena 2005, procent

	Förgymnasial	Gymnasial –2 år	Gymnasial > 2 år	Eftergymnasial < 3 år	Eftergymnasial 3– år	Uppgift saknas	Samtliga
Haninge	20,5	34,6	18,2	15,7	10,0	1,0	100,0
Norrtälje	19,6	35,3	18,0	12,3	13,8	0,9	100,0
Nynäshamn	21,9	32,9	14,9	15,1	14,5	0,6	100,0
Södertälje	19,0	32,3	19,0	11,2	16,3	2,0	100,0
Vaxholm	10,0	23,8	22,1	18,1	25,4	0,6	100,0
Värmdö	18,2	32,1	22,1	12,9	13,2	1,4	100,0
Österåker	18,0	31,8	22,3	12,2	14,1	1,6	100,0
Skärgård	18,0	32,2	20,0	13,7	15,0	1,1	100,0

Utbildningsnivå bland samtliga inkomsttagare 20–64 år i skärgårdskommunerna 2005, procent

	Förgymnasial	Gymnasial –2 år	Gymnasial > 2 år	Eftergymnasial < 3 år	Eftergymnasial 3– år	Övriga	Samtliga
Haninge	20,6	30,2	22,8	12,5	12,3	1,6	100,0
Norrtälje	19,4	34,7	22,1	11,2	11,7	1,0	100,0
Nynäshamn	19,3	33,9	21,0	13,0	11,8	1,1	100,0
Södertälje	21,8	26,8	20,8	13,0	15,0	2,6	100,0
Vaxholm	11,2	22,2	21,2	18,3	26,2	1,0	100,0
Värmdö	15,5	28,3	22,3	15,3	17,8	0,9	100,0
Österåker	13,6	28,3	23,0	15,4	18,6	1,1	100,0
Skärgårds- kommuner	18,9	29,6	21,9	13,3	14,7	1,6	100,0

Inkomstskillnader mellan skärgård och fastland varierar mellan kommuner

I Värmdö och Österåker är medianinkomsten högre i kommunen jämfört med skärgårdsområdet. I Nynäshamn och Södertälje är förhållandena de motsatta även om skillnaderna är mindre. I övriga kommuner är skillnaderna små.

Spännvidden i medianinkomst inklusive nollinkomsttagare mellan de olika kommunernas skärgårdsområden går från 192 000 kronor till 238 000 kronor, en skillnad på knappt 25 procent. Norrtälje och Österåker har lägst medianinkomst, Vaxholm i särklass högst. I övriga skärgårdsområden varierar medianinkomsten mellan 198 000 kronor och 217 000 kronor.

Motsvarande genomsnittliga medianinkomst för Stockholms län uppgick till cirka 220 000 kronor, vilket var cirka tre procent högre än genomsnittet för skärgårdskommunerna.

Medianinkomst inklusive nollinkomsttagare 20 år och äldre i skärgård och skärgårdskommuner 2005, kronor

Kommun	Skärgård	Skärgårdskommuner
Haninge	208 092	215 760
Norrtälje	191 752	197 581
Nynäshamn	213 600	211 686
Södertälje	217 070	202 364
Vaxholm	238 452	238 407
Värmdö	198 284	233 892
Österåker	193 872	233 049
Samtliga*	~203 000	~213 000

*Vägt värde med hänsyn till antal inkomsttagare

För Värmdö kommun påverkas inkomstuppgifterna i hög utsträckning av förhållandena för Djurö och Vindö. Medianinkomsten inklusive nollinkomsttagare uppgick till knappt 220 000 kronor för dessa öar medan övriga öar hade en medianinkomst på 164 000 kronor. Skillnaden mellan de övriga öarna i skärgårdsområdet och Värmdö kommun i sin helhet uppgick till cirka 43 procent medan skillnaden mellan inkomsterna på Djurö och Vindö respektive kommunen var 6 procent.

I ovanstående tabell inkluderas så kallade nollinkomsttagare, d.v.s. personer men inkomst mindre eller lika med grundavdraget. Om nollinkomsttagarna inte räknas med ökar medianinkomsten något eftersom den sammanlagda inkomsten slås ut på färre inkomsttagare.

Antalet nollinkomsttagare var knappt 400 i skärgården av de totalt cirka 11 000 inkomsttagarna. Andelen var i stort identisk med den i skärgårdskommunerna, knappt 4 procent av inkomsttagarna. Ungefär lika många män som kvinnor återfanns 2005 bland skärgårdens nollinkomsttagare. Relativt sett var nollinkomsttagarna flest i åldersgruppen 20–24 år, drygt 17 procent av alla inkomsttagare. Cirka 30 procent var mellan 55 och 64 år, ett fåtal 65 och däröver. I övrigt var nollinkomsttagarna i stort likformigt fördelade på åldrarna från 25 till och med 54 år.

Medianinkomsten exklusive nollinkomsttagare i länet uppgick till knappt 229 000 kronor år 2005, drygt 3,5 procent över genomsnittet i skärgårdskommunerna.

Medianinkomst exklusive nollinkomsttagare 20 år och äldre i skärgård och skärgårdskommuner 2005, kronor

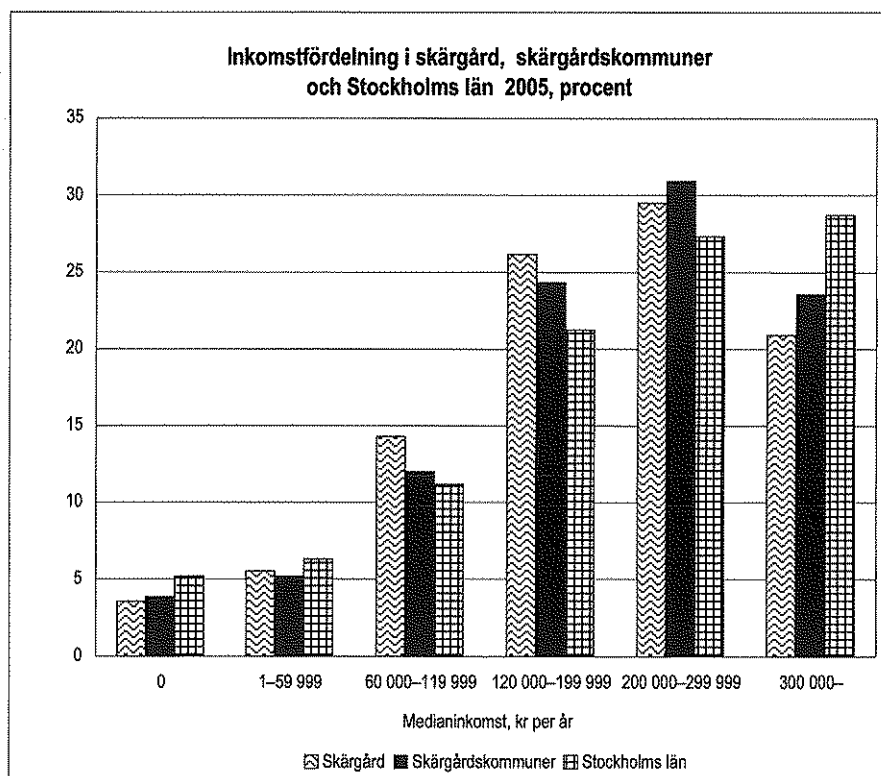
Kommun	Skärgård	Skärgårdskommuner
Haninge	212 210	221 258
Norrtälje	195 119	200 656
Nynäshamn	217 558	215 493
Södertälje	222 143	211 520
Vaxholm	244 836	244 131
Värmdö	206 518	238 390
Österåker	197 928	237 360
Samtliga*	~208 000	~221 000

*Vägt värde med hänsyn till antal inkomsttagare

Fler med låga inkomster, färre med höga inkomster

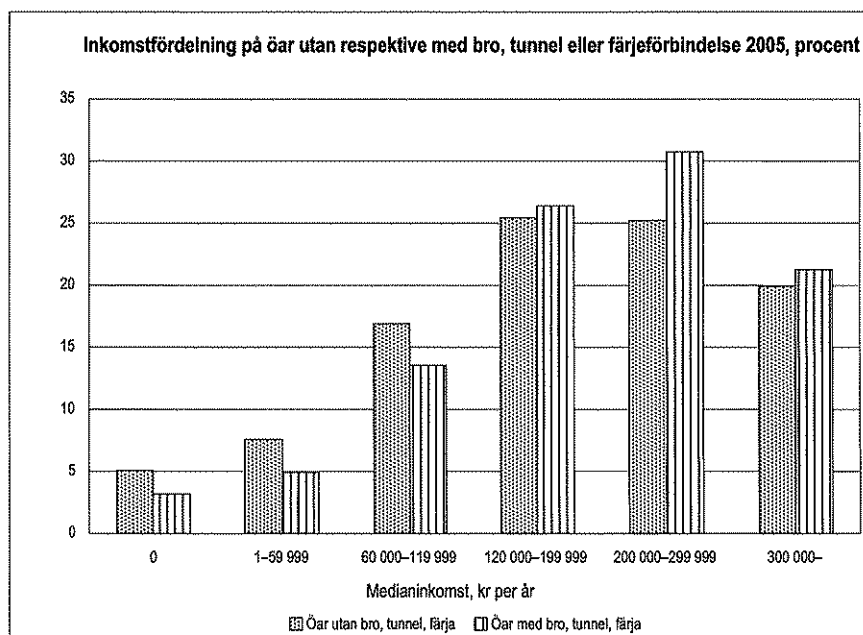
Årsinkomster i intervallet 60 000–200 000 kronor är något överrepresenterade i skärgården i jämförelse med dem i skärgårdskommunerna. Årsinkomster över 200 000 kronor är underrepresenterade.

Skillnaderna är påtagliga i förhållande till inkomstfördelningen i länet. Länet har något större andel inkomstagare i de lägre inkomstgrupperna, inkomster upp till 60 000 kronor. I den högsta inkomstklassen, inkomster över 300 000 kronor, är länsandelen avsevärt större jämfört med andelarna i skärgården och skärgårdskommunerna, men samtidigt har drygt 20 procent av befolkningen i skärgården en inkomst över 300 000.



Lägre inkomster på öar utan fast landförbindelse

Det råder också skillnader mellan olika kategorier av öar. Medianinkomsten på öar med fast landsförbindelse – bro, tunnel eller färja – är i genomsnitt cirka 10 procent högre än på öar utan sådana förbindelser. Skillnaden i inkomstfördelningar mellan öar utan fast landförbindelse respektive med fast landförbindelse påminner om skillnaderna mellan skärgårdsområdena och skärgårdskommunerna som redovisats ovan.



Både utbildnings- och inkomstnivå är lägre i skärgården

I vilken utsträckning är inkomsterna lägre i skärgården för att också utbildningsnivån är lägre? En lägre utbildningsnivå innebär generellt sett lägre inkomster.

Utbildningsnivån i skärgården och skärgårdskommunerna är ungefär likartade men lägre än i länet som helhet. Framför allt är andelarna med eftergymnasial utbildning avsevärt lägre i skärgården och skärgårdskommunerna i jämförelse med länet. Det finns dock skillnader mellan kommunerna.

Utbildningsnivån avspeglar sig i inkomstnivån. De med endast förgymnasial utbildning har en medianinkomst som ligger omkring 10 procent under genomsnittet och de med gymnasial utbildning har en medianinkomst som ligger kring genomsnittet eller strax under. De med eftergymnasial utbildning, speciellt de med en utbildningslängd längre än tre år, har en medianinkomst som är högre än genomsnittet.

Medianinkomst inklusive nollinkomsttagare 20-64 år i skärgården efter utbildningsnivå i förhållande till genomsnittet 2005, kronor och index

	Medianinkomst, kr	Förgymnasial	Gymnasial -2 år	Gymnasial > 2 år	Eftergymnasial < 3 år	Eftergymnasial 3- år
Haninge	224 017	89	99	96	118	126
Norrtälje	206 565	88	99	97	115	125
Nynäshamn	235 894	96	98	100	108	118
Södertälje	228 812	90	96	93	121	126
Vaxholm	251 525	86	89	88	111	128
Värmdö	214 247	84	99	97	105	137
Österåker	208 127	92	96	95	118	139

Läs tabellen så här: I Haninge skärgårdsområde uppgick medianinkomsten till 224 017 kronor. De med endast förgymnasial utbildning hade en medianinkomst som motsvarade 89 procent av 224 017 medan de med eftergymnasial utbildning tre år och längre hade en medianinkomst som var 26 procent högre än 224 017.

Skilnaderna i medianinkomst mellan de olika kommunernas skärgårdsområden kan relateras till utbildningsstrukturen i områdena. I Vaxholms skärgårdsområde med den högsta medianinkomsten har drygt 43 procent eftergymnasial utbildning mot knappt 30 procent i genomsnitt för alla skärgårdsområden och 10 procent endast förgymnasial utbildning mot genomsnittligt knappt 20 procent.

Utbildningsnivå hos befolkningen 20–64 år i skärgårdsområdena 2005, procent

	Förgymnasial	Gymnasial	Eftergymnasial	Samtliga
Haninge	21,5	52,9	25,6	100,0
Norrtälje	20,5	53,4	26,1	100,0
Nynäshamn	22,5	47,9	29,7	100,0
Södertälje	21,1	51,4	27,6	100,0
Vaxholm	10,6	45,9	43,5	100,0
Värmdö	19,6	54,2	26,1	100,0
Österåker	19,6	54,1	26,2	100,0
Skärgård	19,1	52,2	28,7	100,0

I skärgårdskommunerna i sin helhet återfinns i stort sett samma inkomstfördelning efter utbildningsnivå som i skärgården, d.v.s. ju högre utbildningsnivå desto högre medianinkomst.

Medianinkomst inklusive nollinkomsttagare 20–64 år i skärgårdskommunerna efter utbildningsnivå i förhållande till genomsnittet 2005, kronor och index

	Medianinkomst	Förgymnasial	Gymnasial — 2 år	Gymnasial > 2 år	Eftergymnasial < 3 år	Eftergymnasial 3– år
Haninge	227 952	87	102	96	112	125
Norrtälje	218 583	90	101	94	110	125
Nynäshamn	231 352	89	101	94	112	123
Södertälje	221 212	80	104	98	111	128
Vaxholm	257 283	84	92	87	107	128
Värmdö	249 277	85	95	93	116	125
Österåker	246 358	87	96	93	113	126

Läs tabellen så här: I Haninge kommun uppgick medianinkomsten till 227 952 kronor. De med endast förgymnasial utbildning hade en medianinkomst som motsvarade 87 procent av 227 952 medan de med eftergymnasial utbildning tre år och längre hade en medianinkomst som var 25 procent högre än 227 952.

Utbildningsnivå hos befolkningen 20–64 år i skärgårdskommunerna 2005, procent

	Förgymnasial	Gymnasial	Eftergymnasial	Samtliga
Haninge	22,2	53,0	24,8	100,0
Norrtälje	20,3	56,8	22,9	100,0
Nynäshamn	20,3	54,8	24,8	100,0
Södertälje	24,4	47,6	28,0	100,0
Vaxholm	12,2	43,3	44,5	100,0
Värmdö	16,4	50,6	33,1	100,0
Österåker	14,7	51,3	34,0	100,0
Skärgårdskommuner	20,5	51,6	27,9	100,0

På öar utan fast landförbindelse med bro, tunnel eller färja är medianinkomsten lägre än på öar med sådana förbindelser. Däremot är inkomstnivån hos dem med eftergymnasial utbildning relativt hög på öar som saknar förbindelse. Spännvidden är stor, nästan i förhållandet ett till två. Den lägsta medianinkomsten uppgår till

159 000 (förgymnasial utbildning på öar utan förbindelse) och den högsta uppgick till 309 000 (eftergymnasial utbildning på öar med färja).

Medianinkomst inklusive nollinkomsttagare 20–64 år i skärgårdens ökategorier efter utbildningsnivå i förhållande till totalen 2005, kronor och index

	Medinkomst	Förgymnasial	Gymnasial –2 år	Gymnasial > 2 år	Eftergymnasial < 3 år	Eftergymnasial 3– år
Öar utan bro, tunnel eller färja	199 575	80	95	97	114	136
Öar med färja	227 578	86	94	89	114	136
Öar med bro/tunnel	220 834	90	97	97	112	127

Läs tabellen så här: På öar utan bro, tunnel eller färja uppgick medianinkomsten till 199 575 kronor. De med endast förgymnasial utbildning hade en medianinkomst som motsvarade 80 procent av 199 575 medan de med eftergymnasial utbildning tre år och längre hade en medianinkomst som var 36 procent högre än 199 575.

Utbildningsnivån på de olika ökategorierna varierar med skillnaderna främst koncentrerade till förgymnasial och eftergymnasial utbildning. Öar med färjeförbindelse hade den högsta medianinkomsten och den högsta andelen personer med eftergymnasial utbildning. Öar med bro- eller tunnelförbindelse hade något som kan liknas vid en "fastlandsläk" utbildningsstruktur. Öar utan permanenta förbindelser hade visserligen en relativt hög andel med eftergymnasial utbildning men medianinkomsterna för dem med förgymnasial och gymnasial utbildning var de lägsta i den här redovisningen.

Utbildningsnivå hos befolkningen 20–64 år i skärgårdens ökategorier 2005, procent

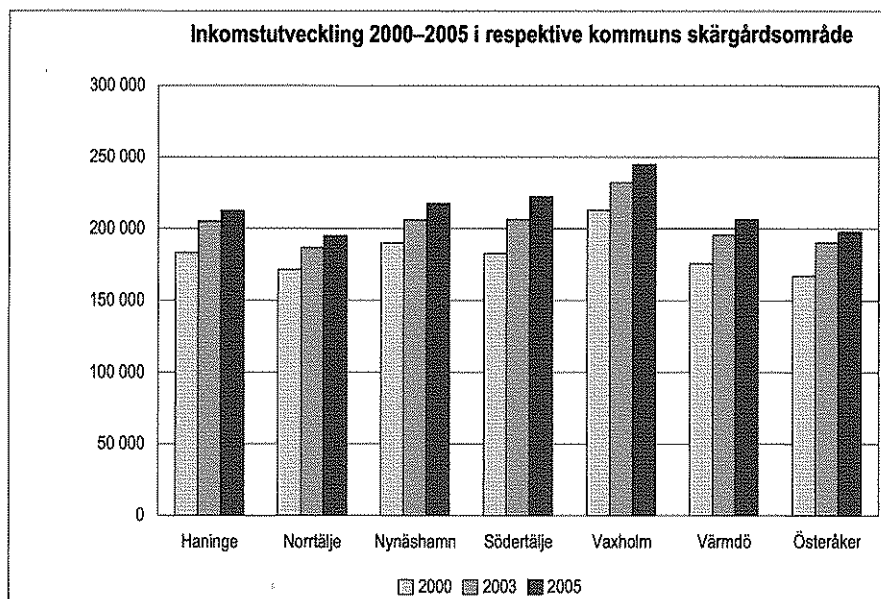
	Förgymnasial	Gymnasial	Eftergymnasial	Samtliga
Öar utan bro, tunnel eller färja	19,1	51,4	29,6	100,0
Öar med färja	15,3	51,1	33,6	100,0
Öar med bro/tunnel	21,1	53,2	25,8	100,0

Inkomstutvecklingen i skärgården är jämförelsevis god

Inkomsterna i skärgårdsområdena har i flera fall utvecklats bättre än i kommunen i sin helhet. Skillnaderna är inte så stora men i Nynäshamn, Södertälje och Österåker är skillnaderna markerade.

Medianinkomstens utveckling 2000–2005, index 2000=100

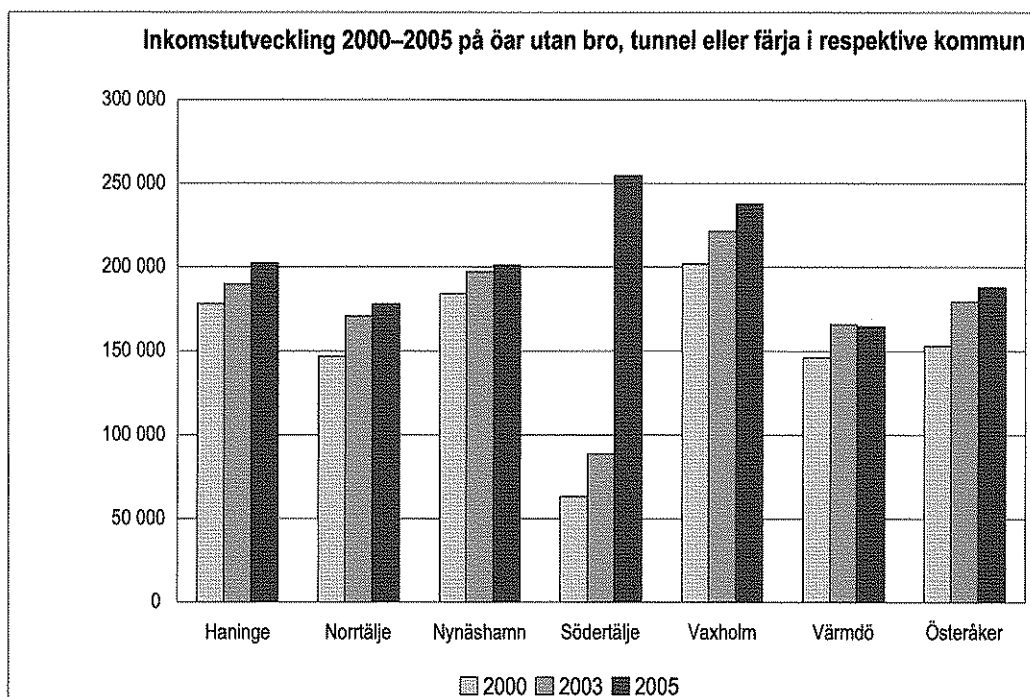
		2003		2005
	Skärgården	Kommunen	Skärgården	Kommunen
Haninge	112	110	116	115
Norrtälje	109	111	114	114
Nynäshamn	108	110	115	112
Södertälje	113	111	122	118
Vaxholm	109	111	115	117
Värmdö	111	111	118	117
Österåker	114	110	119	116



Inkomstutvecklingen fördelad på ökategorier visar att för inkomstagare 20–64 år så ökade medianinkomsten något snabbare på öar utan förbindelse med bro, tunnel eller färja. Lägst ökningstakt hade öar med bro- eller tunnelförbindelse. Skillnaderna mellan ökategorierna var dock små.

Medianinkomst inklusive nollinkomstagare 20–64 år i skärgårdens ökategorier 2000 och 2005 samt procentuell ökning

	2000	2005	Ökning, procent
Öar utan bro, tunnel eller färja	167 923	199 575	118,8
Öar med färja	194 125	227 578	117,2
Öar med bro/tunnel	189 979	220 834	116,2



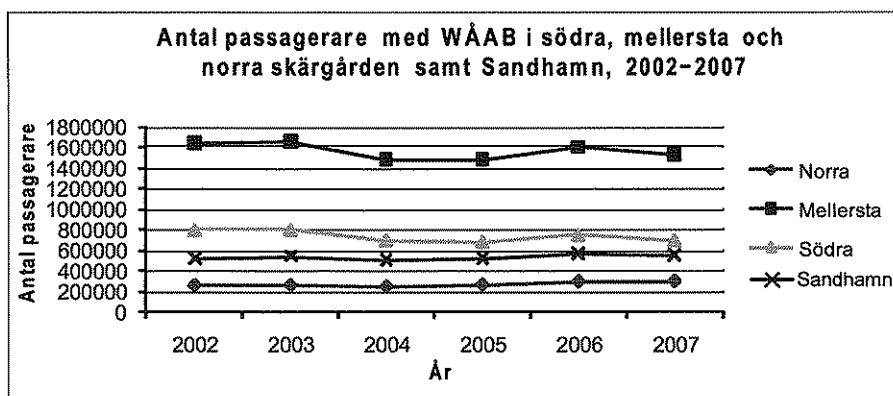
Besök i skärgården

I detta avsnitt redovisas besök i skärgården genom tillgänglig statistik från Waxholmsbolaget samt Skärgårdsstiftelsen.

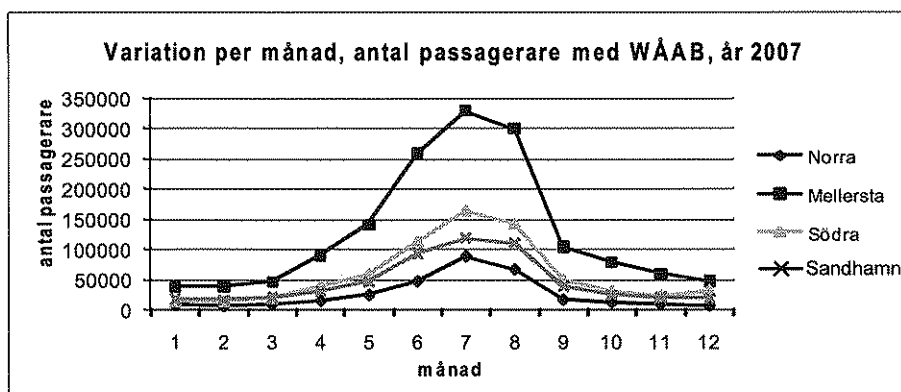
WÅAB:s trafik täcker inte in alla dem som besöker skärgården. Men antalet passagerare med Waxholmstrafiken är ett sätt att mäta aktiviteten i skärgården. Det finns ingen klar uppåtgående trend utan den fluktuerar något över tiden. Den långsiktiga trenden uppvisar en ökad trafik men under de senaste åren kan ingen ökning ses.

Här redovisas besök på Skärgårdsstiftelsens områden i form av övernattningar på vandrarhem, stugor och camping samt besökare med egen fritidsbåt. För besökare i skärgården i övrigt har ingen uppskattning gjorts p.g.a. svårigheten att få fram statistiskt underlag.

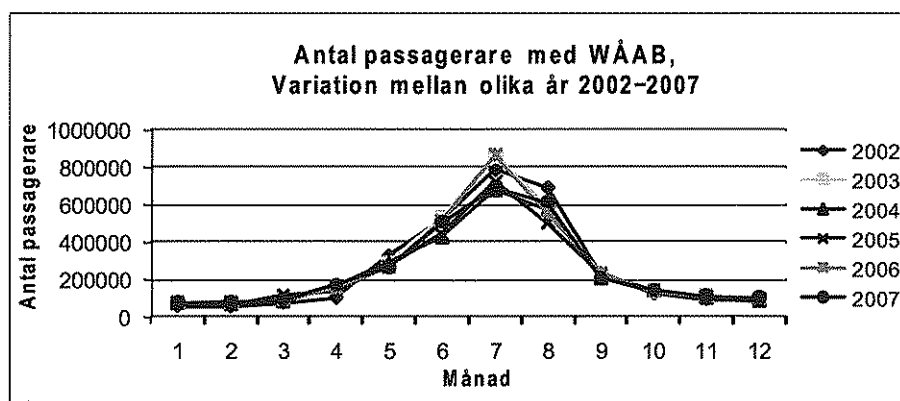
Trafiken med Waxholmsbolaget till de mellersta delarna av skärgården är betydligt högre än till dess norra delar.



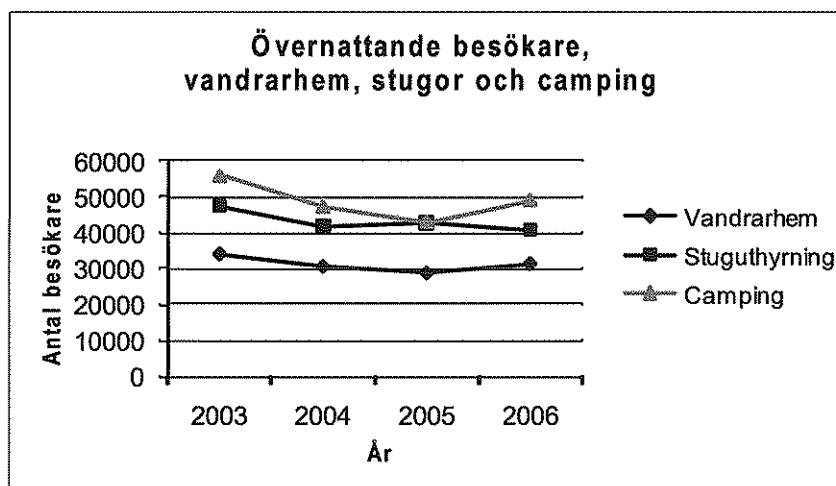
En övervägande del av resorna är fritidsresor och huvuddelen av trafikanterna reser under vår, sommar och höst. Waxholmsbolagets betydelse för skärgården som besöksmål är särskilt markant i de mellersta delarna av skärgården, främst under sommarmånaderna.



Det är viss variation mellan olika år, särskilt hur toppen under juli och augusti månad utfaller.



En del av besökarna i skärgården bor över i exempelvis stugor, vandrarhem och camping. Skärgårdsstiftelsen har beräknat dem som bor över på stiftelsens områden.



Skärgårdsstiftelsen har uppskattat antalet besökare som kommer till skärgården i egen båt, genom stickprovsräkningar gjorda av stiftelsens tillsynsmän under period maj – september varje år. Beräkningarna grundar sig på båtar som legat förtöjda för övernattning i naturhamnarna. Stiftelsen har räknat med ett genomsnitt av 3,5 personer i varje båt.

