

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Skärgårdspolitiskt program och redovisning av uppdrag att utreda fraktbidragets konstruktion

Föredragande landstingsråd: Dag Larsson

Ärendet

Regionplane- och trafiknämnden förslag till Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting samt redovisning av uppdrag att utreda fraktbidragets konstruktion.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anta skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

att förklara uppdraget om att utreda fraktbidragets konstruktion genomfört

att uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med det skärgårdspolitiska programmet.

Det är angeläget att skärgården har en bofast befolkning som har rimliga villkor för boende och sysselsättning. Skärgården ska varken förvandlas till ett museum eller till ett reservat endast för rika. Skärgården ska vara tillgänglig för alla, oavsett social bakgrund.

Allmänt ägda och förvaltade skärgårdsområden ger möjligheter till aktiv fritid och rekreation och där med också för folkhälsan

Bilagor

- 1 Förslag till Skärgårdspolitiskt program
- 2 Utvärdering av fraktbidragets konstruktion
- 3 Regionplane- och trafiknämndens yttrande – Protokollsutdrag 2005-10-26
- 4 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande 2005-10-12
- 5 Remissammanställning
- 6 Kompletterande remissvar
- 7 Beställardirektörens tjänsteutlåtande 2005-09-12

Framtidens skärgård ska ge kvinnor och män goda levnadsvillkor genom näringar som bygger på lokala traditioner samt skärgårdens genuina natur- och kulturvärden. Men vi vill också skapa möjligheter för ett modernt och långsiktigt hållbart näringsliv utifrån de förutsättningar skärgården ger.

För att möjliggöra ett vardagsliv i skärgården krävs samhällsservice. Helhetssyn och flexibla lösningar ger bättre anpassning till de lokala förutsättningarna.

Transporter och väl fungerande elektroniska kommunikationer är förutsättningar för god tillgänglighet. Dagliga möjligheter att förflytta sig, transportera varor och att sända och ta emot meddelanden är grundförutsättningen för en levande skärgård. Trafiken behöver anpassas och utökas var efter de bofasta blir fler, turismen ökar och nya verksamheter kommer till. Trafiken ska också präglas av långsiktiga lösningar.

Skärgården är en viktig del för besöksnäringen i Stockholmsregionen. Under de senaste åren har turismen ökat markant. Detta har skapat många möjligheter i form av nya jobb men samtidigt måste de känsliga miljöerna värnas. Utvecklingen av turistnäringen måste gå hand i hand med omsorg om miljön.

Att människor bor och verkar i skärgården är avgörande för att få en levande skärgård året om. Småföretagandet har alltid varit viktigt och kommer att få en allt mer betydande roll i framtiden.

Rekreation, kultur och tjänster inom besöksnäringen ger en bas för ökad sysselsättning och ekonomi. En förutsättning för detta är goda kommunikationer med hög tillgänglighet till såväl persontrafik som godstransporter

De fritids- och deltidsboende, liksom båtfolket och tillfälliga besökare, är viktiga för att servicenivån i skärgården skall kunna upprätthållas och vidareutvecklas. Flera nya vandrarhem har öppnat och nya skärgårdskrogar har etablerats under de senaste åren.

Att låta barn och ungdomar som inte har en naturlig koppling till skärgården få en möjlighet till detta är också en viktig del i integrationsarbetet.

Det är viktigt att slå fast att all verksamhet i skärgården måste vara ekologiskt hållbar. Då stora delar av miljön består av känslig marin miljö krävs det ett aktivt och ständigt pågående arbete på flera fronter.

Vi vill slå vakt om de ofta unika kulturhistoriska värden som finns i Skärgården, särskilt ska det öppna landskapet skyddas.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 5 april 2006.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 18 april 2006.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till m-, fp- och kd-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* avslå förslaget till skärgårdspolitiskt program, *att* uppdra till Regionplane- och trafikkontoret att samordna den delregionala utvecklingsplanen för skärgården med det skärgårdspolitiska programmet, *att* uppdra till Regionplane- och trafikkontoret att remittera det skärgårdspolitiska programmet efter högsäsongen, *att* uppdra till Regionplane- och trafikkontoret att lämna förslag till fraktbidragets konstruktion.

Kritiken mot det skärgårdspolitiska programmet har varit stark från i stort sett samtliga berörda parter. Värmdö kommun menar att ytterligare remissomgång krävs innan politisk behandling kan göras i landstingsfullmäktige. Många för skärgården viktiga frågor blir hängande i luften; det gäller frågan vad som ska hända med den mark försvaret lämnar. Det gäller frågor om vatten och avlopp. Strandskyddet avhandlas styvmoderligt i programmet och fastighetsskatten förbigås. Även för landstingets verksamheter viktiga frågor återfinns inte. Ambulanshelikoptern nämns inte i programmet.

I berörda kommuner finns skärgårdspolitiska program som kan tjäna som underlag för ett regionalt skärgårdspolitiskt program. Samråd och samverkan med kommunerna är en förutsättning för att skärgården ska utvecklas. Risker är annars att vi åter kommer att uppleva ökande avstånd i skärgårdsdiskussionen.

För närvarande pågår ett arbete med den delregionala utvecklingsplanen för skärgården. Den processen är försenad eftersom samverkan med berörda skärgårdskommuner visat att det är svårt att nå enighet kring hur planen ska se ut. Regionplane- och trafikdirektören arbetar intensivt med kommunerna

för att finna lösningar. Det är ett viktigt arbete och det vore synd om ett hårt kritiserat skärgårdsprogram antas när en process med samverkan nu är inledd.

Det fortsatta arbetet ska bygga på en tydlig förankring av såväl det skärgårdspolitiska programmet som den delregionala utvecklingsplanen för skärgården. Ett förslag ska också arbetas fram till nytt fraktstöd. Remisstiden måste läggas så att hänsyn tas till att skärgårdens befolkning och företagare har möjlighet att läsa och analysera materialet. Högsäsong ska undvikas, även om det innebär att processen försenas ytterligare några månader.”

M-, fp- och kd-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Skärgården och dess invånare är beroende av verksamhet som landstinget ansvarar för. En fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för tillväxt och arbete i skärgården. Närvaron och möjligheterna till sjukvård är lika betydelsefull.

Den rödgröna majoriteten i landstinget har genom sin politik motverkat en mer positiv utveckling av skärgården. Tydligast är det i fallet med sommarhelikoptern som dragits in. Akuttransporterna från skärgården har alltså försämrats. Majoritetens negativa inställning till en ökad mångfald av vårdgivare slår också hårt mot skärgården, där behovet av små och fristående vårdgivare är stort för att klara tillgängligheten.

Många olika aktörer ansvarar tillsammans för olika delar av skärgårdens förutsättningar att utvecklas. Skärgården är beroende av att omlandet har en positiv ekonomisk utveckling. Om kommunerna i vår region har god tillväxt kommer det också skärgården till del. Förutsättningarna för arbete och vardagsliv förbättras av att regionen växer. Det är därför nödvändigt att politiken inriktas på arbete och tillväxt. Staten bedriver genom sin politik klappjakt på många skärgårdsbor. Fastighetsskatten motverkar utveckling av hela regionen, även skärgården.

Vägverket ansvarar för nationella vägar och vägfärjor, kommunerna ansvarar för kommunala vägar, privata vägföreningar för privata vägar (som erhåller statliga bidrag) och landstinget genom SL och WÅAB.

Vi konstaterar att ett skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting har sina begränsningar. Programmet avser att diskutera de verktyg som landstinget förfogar över. I sammanhanget är det bara en del av de många verktyg som finns tillgängliga.

Den kritik som riktats mot programmet och utvecklingsplanen avseende skärgården utgår i hög grad från att kopplingen till berörda människor och kommuner är för svag. Vi delar den uppfattningen.

Det är på den kommunala nivån invånarnas behov kan fångas upp och kanaliseras på bästa sätt. Stockholms läns landsting är en mycket stor organisation, och i förhållandet med många skärgårdskommuner, som dessutom ofta är små, skapar det svårigheter. I mötet mellan det storskaliga och det småskaliga tydliggörs ofta konflikter som blir svåra att lösa. Dialogen är därför mycket viktig.

Många remissinstanser pekar på uppifrånperspektivet i skärgårdsprogrammet. Det förekommer synpunkter om att processen med programmet leder till att synpunkter inte blir hörda. Vidare menar såväl SIKO som företagargenerationerna att förutsättningarna för företagande och utveckling inte korrekt beskrivs i programmet.

Landstingets möjligheter att i realiteten förändra många av de synpunkter som framkommit är obefintliga, eftersom landstinget inte har beslutanderätt över sådana frågor som företagandets villkor eller Vägverkets prioriteringar.”

Ärendet och dess beredning

Regionplane- och trafikkontoret har utarbetat ett förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting. Programmet uttrycker landstingets vision, mål, strategier och ambitioner för sina verksamheter i skärgårdsområdet.

I budgeten för Stockholms läns landsting för 2004 gavs regionplane- och trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt Skärgårdspolitiskt program som ska ha sin utgångspunkt i det nuvarande. Nämnden fick också i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktstödet konstruktion.

Regionplane- och trafiknämnden har den 26 oktober 2005 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med Stockholms läns landstings skärgårdspolitiska program, *att* i huvudsak anta regionplane- och trafikkontorets förslag till skärgårdspolitiskt program, *att* därutöver anföra vad nämnden föreslagit (bilaga).

M, fp och kd-ledamöterna deltog inte i beslutet

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 12 oktober 2005 bifogas (bilaga).

Utskottsbehandling

Hälso- och sjukvårdsutskottet har den 27 september 2005, enligt beställardirektörens förslag, beslutat *att* tillstyrka förslaget till Skärgårdspolitiskt program, i de delar som avser hälso- och sjukvården.

Förslaget till skärgårdspolitiskt program har i de delar som avser hälso- och sjukvården utarbetats i nära kontakt med Beställare Vård och vi tillstyrker att förslaget antas.

M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att med tillägget nedan tillstyrka förslaget till Skärgårdspolitiskt program i de delar som avser hälso- och sjukvården.

”Behovet av ett mer omfattande säkerhetstänkande med större katastrofberedskap har på senare tid uppmärksamrats. Mot den bakgrunden bör inte Stockholms län bidra till att minska det totala antalet ambulanshelikoptrar under sommarhalvåret. Stockholms läns landsting bör återigen sätta in en egen extrahelikopter sommartid.”

Beställardirektörens tjänsteutlåtande den 12 september 2005 bifogas (bilaga).

Ärendet har tidigare behandlats av landstingsrådsberedningen den 8 februari och landstingsstyrelsen den 21 februari och av landstingsfullmäktige den 14 mars 2006.

Landstingsfullmäktige beslöt om minoritetsåterremiss av ärendet.

Förslag till
Skärgårdspolitiskt program
för Stockholms läns landsting

Förord

Stockholms kust och skärgård ger regionen värden som få andra platser kan erbjuda. Dess unika natur och kultur värderas högt och ger hela regionen en särskild attraktionskraft.

Landstinget har i flera årtionden fört en politik i och för skärgården med omfattande insatser för att främja utvecklingen och bevara dess unika särart. Förhållandena och problemen har växlat, men landstingets engagemang är och förblir starkt. 1970-talets politik för att klara av folkning och sysselsättning har ersatts av en modern politik för ett unikt område i närheten av en växande storstad. Skärgården är en integrerad del av regionen som i stor utsträckning påverkas av sitt storstadsnära läge och tidens anda. Det ger möjligheter till utveckling men också ett stort tryck. För en levande skärgårdsmiljö såväl idag som för kommande generationer krävs en väl genomtänkt politik för både utveckling och bevarande.

Landstingets politik för skärgården fokuserar på att skapa goda generella förutsättningar för utveckling, samtidigt som de unika värdena ska utvecklas och bevaras. Det ska vara möjligt att bo, verka och vistas i skärgården, samtidigt som känsliga och utsatta områden ska skyddas. Förhållandena är olika i skärgårdens olika delar och politiken måste anpassas till de skilda förutsättningarna. I vissa delar är fokus att bevara, medan andra präglas av integration med storstaden. Infrastruktur, transporter och offentlig service som klarar efterfrågans fluktuationer över året är grundförutsättningar för skärgårdens utveckling, liksom att värna natur- och kulturvärdena. Landstingets politik inriktas mot att tillgodose dessa grundförutsättningar. Därmed läggs också grunden för ett näringsliv som utvecklas utifrån skärgårdens styrkor och möjligheter.

Ny teknik och ny organisation av vård och omsorg, nya sätt för de offentliga aktörerna att arbeta tillsammans för att nå gemensamma mål samt omställning av försvarets marker är några av de områden som ger nya möjligheter också för skärgården. Landstingets politik är utformad för att dra nytta av dessa förändringar och de möjligheter de medför för skärgårdens utveckling.

Stockholm i oktober 2005

(avsett att undertecknas av nämndens ordförande efter beslut i RTN)

Innehåll

Förord	3
Innehåll	4
Inledning.....	5
Vision	6
Övergripande mål.....	7
Delregional utvecklingsplanering en grund för samverkan.....	8
Natur- och kulturvärden	9
Transporter och tillgänglighet	10
Trafikplanering anpassad för särskilda ändamål.....	10
Kollektivtrafik i skärgården.....	11
Kollektivtrafiken på land	12
Samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten.....	12
Stöd till livsmedelsbutikernas varutransporter i skärgården	13
Kultur och extern projektverksamhet	13
Kultur.....	13
Extern projektverksamhet.....	14
Hälso- och sjukvård i skärgården.....	15

Inledning

Förändrade förhållanden

Stockholms läns landsting har fört en aktiv skärgårdspolitik sedan mitten på 1970-talet. Detta var en tid präglad av minskande samhällsservice i takt med att människor flyttade till stan för att få arbete. Samtidigt ökade skärgårdens betydelse som rekreationsområde. Den politik som lanserades syftade till att hejda avfolkningen. En regional kraftsamling gjordes, med insatser för att klara arbetstillfällena och service.

Landstingets, Länsstyrelsens och kommunernas engagemang för skärgården har ökat betydligt sedan 1970-talet, och skärgårdens invånare har i allt större utsträckning medverkat i utvecklingsarbetet. Politiken har gått från punktinsatser till sektorsövergripande ambitioner i partnerskap. Ledordet under 1980-talet var ”regional mobilisering”, medan ”regional tillväxtpolitik” stod i fokus under 1990-talet. EU-inträdet i mitten av 1990-talet gav nya möjligheter till finansiering av utvecklingsprojekt genom EU:s strukturfonder. Under det senaste decenniet har därför ”partnerskap” präglat insatserna för skärgården.

Förhållandena i skärgården har förändrats kraftigt sedan 70-talet. Idag är skärgården en del av regionen med jämförelsevis god utveckling i befolkning, sysselsättning, utbildnings- och inkomstnivå. Dagens skärgårdspolitik bör fokusera på strategier och instrument som tar tillvara tillväxtpotentialer och kan möta det starka förändringstrycket. Närheten till en växande storstad, det stora antalet besökande och det omfattande båtlivet visar på kust- och skärgårdsområdets stora betydelse. Samtidigt kan ett intensifierat nyttjandet ge oönskade konsekvenser för miljö-, natur- och kulturvärdena. Att hantera ett ökat tryck och samtidigt värna skärgården är utmaningen för en ny skärgårdspolitik. Politiken ska ge förutsättningar för en levande skärgård med goda möjligheter för besökare, boende och verksamheter.

Landstingets engagemang

Landstinget spelar en betydande roll för skärgårdens utveckling. Ett viktigt mål är göra skärgården tillgänglig. Goda kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling, och här spelar landstinget en nyckelroll som ansvarig för kollektivtrafiken i regionen. Ett centralt mål är att bevara natur- och kulturvärden. Andra ansvarsområden är den delregionala utvecklingsplaneringen för kust- och skärgårdsområdet, hälso- och sjukvård, kulturverksamhet och särskilda utvecklingsinsatser. I detta skärgårdspolitiska program uttrycker landstinget vision, mål, strategier och ambitioner för sina verksamheter i kust och skärgård. Strategier för såväl bevarande som utveckling krävs för att kunna ta tillvara skärgårdens attraktiva kultur- och naturmiljö. Det krävs en balans mellan skärgården som unik naturmiljö, som rekreationsområde och som en del av regionen för boende och verksamheter. Landstingets engagemang är långsiktigt och lägger i detta program fast en inriktning som bygger på en förståelse för ömsesidiga samband, motstridiga intressen och olika förhållanden inom kust och skärgårdsområdet.

Vissa av landstingets verksamheter exempelvis trafik, infrastruktur, Skärgårdsstiftelsens verksamhet samt hälso- och sjukvård berör såväl skärgård som kust, medan andra ansvarsområden som bidrag ur landstingets skärgårdsanslag, kulturverksamhet och bevarande av natur- och kulturvärden främst inriktas mot öar utan färja eller fast landförbindelse. Kollektivtrafiken och dess replipunkter på fastlandet liksom vårdcentraler med upptagningsområde i skärgården är exempel på verksamheter på

kusten som är viktiga i landstingets skärgårdspolitik, medan Waxholmsbolaget och Skärgårdsstiftelsen är de mest betydande verksamheterna för öar utan bro eller statlig färja. Tyngdpunkten på utveckling respektive bevarande varierar också mellan olika delar av skärgården.

Nytt skärgårdspolitiskt program – ett nyckeldokument för landstinget

Landstinget påtar sig med detta program ett fortsatt stort ansvar för skärgårdens utveckling.

Programmet understryker tyngdpunkten i landstingets mandat – att ansvara för kollektivtrafiken och att värna marina och landbaserade miljöer på ett sätt som ger en levande skärgård för nuvarande och kommande generationer.

Programmets huvuduppgift:

- Anger inriktningen för landstingets politik och insatser i kust- och skärgårdsområdet.
- Ligger till grund för förverkligandet av de inriktningar, i den långsiktiga planeringen i regionen, som landstinget ansvarar för

Tidsperspektivet i detta program är 6-10 år. Motiven för en längre tidsperiod är behov av målsättningar och handlingsplaner som sträcker sig längre än den budgetperiod som respektive verksamhet ansvarar för, och behovet av att bättre anknyta till den trettioåriga tidshorisont som utvecklingsplaneringen har. Programmet får på så vis en ställning som landstingets verktyg för att förverkliga den långsiktiga planeringen inom en rad verksamhetsområden. Styrkan i detta program är samtidigt beroende av att fler aktörer i regionen arbetar med att förverkliga de långsiktiga mål som är överenskomna i bland annat RUFS 2001.

Vision

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

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

Programmets vision bygger på regionens utvecklingsplan (RUFS 2001), där den övergripande visionen är "en långsiktigt hållbar utveckling för Stockholmsregionen". Genomförandet av RUFS 2001 ska medverka till att tre grundläggande mål för regionen uppnås: internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor samt långsiktigt hållbar livsmiljö.

Detta program är Landstingets instrument för att konkretisera den övergripande visionen och göra målen tillämpbara för förhållandena i kust- och skärgårdsområdet:

Det innebär att förhållandena i kust- och skärgårdsområdet ska bidra till att stärka regionens internationella konkurrenskraft, vilket kräver att regionens attraktivitet som lokaliseringsort för företag och som bostadsort stärks.

Det innebär att goda och jämlika levnadsvillkor ska kunna erbjudas den bofasta befolkningen och att jämlika möjligheter till rekreation ges för hela regionens befolkning.

Det innebär att en långsiktigt hållbar livsmiljö ska säkras i området – ett mål med hög tillämplighet i kust och skärgård. Målet innebär enligt RUFSS en bebyggd miljö som är hälsosam och har skönhets- och trevnadsvärden. Vidare att grönstruktur, vattenresurser samt natur- och kulturvärden skyddas och vårdas och att biologisk mångfald upprätthålls.

Övergripande mål

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

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

Balans mellan utveckling och bevarande

De övergripande målen för landstingets insatser grundar sig på att det ska vara möjligt att bo, verka och vistas i skärgården samtidigt som känsliga och utsatta områden skyddas. Kusten och skärgården är av riksintresse med hänsyn till dess unika natur- och kulturvärden. Skärgården är också en del av en storstadsregion och dess närhet till en växande storstad skärper kraven på att värna miljön och kulturarvet. Balansen mellan utveckling och bevarande är nödvändig för en hållbar utveckling i skärgården med avseende på såväl ekologiska, ekonomiska som sociala och kulturella aspekter. Att värna om skärgårdens miljö och bevara dess unika natur- och kulturvärden ligger till grund för dess förutsättningar som rekreationsområde.

En modern politik som syftar till utveckling och tillväxt bör ge förutsättningar för företagen att verka och växa utifrån de möjligheter och villkor som skärgården ger. Förnyelse och omvandling av näringslivet är därmed en förutsättning för ekonomisk tillväxt och sysselsättning. Fokus för Landstingets insatser är därför att skapa tillgänglighet, främja infrastruktur och bidra till att skapa attraktiva miljöer för rekreation och friluftsliv. För att stärka denna inriktning kommer Landstinget att bidra till insatser och projekt som är allmännyttiga och stärker förutsättningarna för skärgårdens utveckling.

Balans mellan områden med skilda förutsättningar

De övergripande målen har olika tyngdpunkt i olika delar av skärgården. I vissa delar av den inre skärgården är ambitionen att integrera skärgården i storstadsregionen, medan bevarandebalansen står i fokus i andra delar av skärgården, främst i mellan- och ytterskärgården. I andra områden kan insatser

inriktas mot förutsättningar för rekreation och turism. Skärgården är i vissa delar också en glesbygd med traditionella glesbygdsproblem. För fastboende i skärgården krävs att gleshets- och avståndsnackdelar överbryggas och att samhällsservice och allmännyttig kommersiell service är tillgänglig. Också för fritidsboende och besökare krävs offentlig och kommersiell service som är dimensionerad för att klara en ökad efterfrågan under vissa perioder. Samhället bidrar till de merkostnader som avstånd och gleshet ger upphov till på grund av den stora betydelse skärgården har för hela regionen.

Balans mellan tillgänglighet och hållbarhet

Skärgården ska ha ett effektivt och hållbart transportsystem. Transporter är nödvändiga för skärgårdens livskraft. Tillgängligheten till skärgårdens unika kultur- och naturvärden ska utvecklas, samtidigt som miljön värnas. Kollektivtrafiken ska ha hög tillgänglighet och god kvalitet. Det ska vara enkelt att resa, kvaliteten ska vara god och utbudet attraktivt. Olika resandekategorier med skilda behov ska beaktas. Rekreativresenärer och arbetspendlare har behov av olika transportlösningar. Samordning mellan landstingets trafikorganisationer, andra landstingsverksamheter och andra aktörer inom trafik och infrastruktur behöver utvecklas. Kollektivtrafiken ska också vara tillgänglig för alla grupper, för att ge alla tillträde till skärgården. Detta sker främst genom att förstärka det generella utbudet men även riktade satsningar för specifika målgrupper kan genomföras.

Balans mellan lokal och global nivå

Skärgården är av europeiskt och nationellt intresse. Det innebär att vissa frågor ska lyftas till den nationella eller europeiska nivån. Ett tydligt exempel är att belysa vilka samlade effekter som statliga och europeiska regelverk ger i skärgårdsområdet. Vidare kommer Landstinget även i fortsättningen att samarbeta med andra kust- och skärgårdsområden inom EU.

Balans mellan kort och lång sikt

För att uppnå målen i detta program krävs stöd i den långsiktiga planeringen för infrastruktur, bebyggelse, transporter och offentlig service. Den delregionala utvecklingsplaneringen för kust och skärgård lägger en grund för att regionens aktörer enskilt och gemensamt ska kunna arbeta för att uppnå mål och ambitioner för skärgårdens utveckling. Den långsiktiga planeringen av regionens hälso- och sjukvård är en annan viktig grund för genomförandet av detta program.

Delregional utvecklingsplanering en grund för samverkan

Samspel och samverkan

För att hantera skärgårdens utmaningar krävs ett samspel mellan långsiktig planering och genomförande av program och insatser med kortare tidshorisont. Det krävs också samverkan som involverar ett stort antal aktörer; representanter för olika skärgårdsintressenter, lokala, regionala och nationella aktörer samt aktörer som representerar olika samhällssektorer. Regionplane- och trafiknämnden ansvarar för den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län som är avsedd att

vara ett instrument för regionens aktörer i deras arbete med att – enskilt och gemensamt – utveckla Stockholmsregionen.

Delregional utvecklingsplanering – ett redskap

Som en fördjupning av den regionala utvecklingsplanen (RUF 2001) pågår en särskild delregional planering för hela det samlade kust- och skärgårdsområdet i Södermanlands, Stockholms och Uppsala län. Den delregionala utvecklingsplaneringen är ett viktigt redskap för att uppnå det skärgårdspolitiska målet att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden. Den ger en arena för samstämmighet, samordning och målinriktade insatser. Den definierar övergripande geografiska inriktningar för fortsatt bebyggelseutveckling, inriktningar för den långsiktiga trafikstrukturen, den tekniska försörjningen och ger ett förhållningssätt till natur-, kultur- och rekreationsvärden i olika delar av kust- och skärgårdsområdet. Vidare ger planeringen underlag för att föra in kust- och skärgårdsspecifika trafikfrågor i den gemensamma planeringen för infrastrukturinvesteringar i regionen. Även nya förutsättningar kan uppmärksammas såsom framtida användning av delar av försvarets marker, som kommer att kunna bli allmänt tillgängliga efterhand.

Flera av de för skärgården betydelsefulla offentliga aktörerna har idag ingen uttalad skärgårdspolitik, inga specifika strategier eller agenda för verksamheten i skärgården. För flera av dessa aktörer kan skärgården vara en mindre del av deras totala verksamhet. För skärgården är deras verksamheter dock betydande för att skapa tillfredsställande förutsättningar för att vistas, leva och verka i området. Den delregionala utvecklingsplaneringen ger en plattform för regionens aktörer att lägga fast mål och strategier för utvecklingen av kust- och skärgårdsområdet.

Natur- och kulturvärden

Skärgårdsstiftelsen gör skärgården tillgänglig för många

Bevarandet av natur- och kulturvärden är avgörande för en långsiktigt levande skärgård, samtidigt som utvecklingen av friluftsliv, kultur, rekreation och turism främjas, med beaktande av den bofasta befolkningens intressen. Skärgårdsstiftelsen är ett av landstingets viktigaste redskap för att klara denna balans. Landstingets ursprungliga motiv med stiftelsens verksamhet var förebyggande hälsovård – ett motiv som är minst lika giltigt idag.

Stiftelsen har en ideell och en kommersiell del. Den ideella uppgiften är att sköta och vårda de marker som stiftelsen äger på ett sådant sätt att de är attraktiva för besökare och uppfyller kraven på god natur- och miljövård. Den kommersiella delen utgörs av de byggnader stiftelsen äger för närings- och bostadsändamål, främst fritidsbostäder och byggnader för turism. Fastigheterna arrenderas eller hyrs ut. Stiftelsens uppgift är att bevara och underhålla nuvarande byggnadsbestånd. Förändringar i försvarets mark och anläggningar kan dock komma att utöka beståndet av byggnader. Verksamheten ska bedrivas marknadsmässigt och anläggningar arrenderas ut på marknadsmässiga villkor. Uthyrningen ger i normala fall ett överskott som bidrar till finansieringen av den ideella verksamheten. Skärgårdsstiftelsen ska i profileringen av sin verksamheter ge möjlighet för nya grupper att vistas i skärgården, där riktade insatser till utvalda målgrupper är en viktig uppgift. Många av Skärgårdsstiftelsens byggnader är av kulturhistoriskt värde och genom stiftelsen blir de tillgängliga för besökare.

Det egna ansvaret och möjligheter att verka genom andra

Landstinget har också verksamheter som riskerar att påverka natur- och kulturvärden i skärgården negativt. Landstingets miljöpolicy gäller alla verksamheter. Den omfattar luftföroreningar, buller, äldre föroreningar i mark och byggnader, läkemedelsrester och utsläpp av lustgas. Waxholmsbolaget och SL arbetar också med särskilda direktiv för att systematiskt miljöanpassa den egna trafiken. Alla landstingsverksamheter är certifierade enligt ISO 1401.

Landstinget verkar även genom andra organisationer för att stärka skärgårdens natur- och kulturvärden både på land och i vatten, genom såväl samarbete, som ekonomiskt stöd till organisationers verksamheter och stöd till externa projekt.

Den delregionala planeringen är ett redskap för att belysa, värna och stärka natur- och kulturmiljön, inklusive den marina miljön. Målet att värna och utveckla skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden kräver att det öppna kulturlandskapet i skärgården bevaras. Djurhållning för öppna kulturlandskap innebär kostsamma frakter av bland annat halm, hö och slaktdjur, vilket påverkar den ekonomiska bärkraften negativt. Landstinget ska därför i samarbete med berörda parter verka för att det ska vara möjligt att hålla kulturlandskapet i skärgården öppet.

Transporter och tillgänglighet

Styrka i samspelet mellan program, regional och nationell infrastrukturplanering

En god tillgänglighet är avgörande för att uppnå visionen om skärgården som en attraktiv del av regionen med goda levnadsvillkor för boende, besökare och verksamheter. Det är landstingets uppgift att tillhandahålla kollektiva transporter och medverka till att förbättra infrastrukturen i skärgården. Landstinget har till uppgift att agera för att berörda aktörer inom transportområdet ska delta i den delregionala utvecklingsplaneringen, liksom för att ta fram underlag för kust- och skärgårdsspecifika trafikfrågor i den gemensamma regionala planeringsprocessen för infrastrukturinvesteringar. Trafik- och investeringsplanering för det geografiskt sammanhängande kust- och skärgårdsområdet ska också vara en integrerad del av regionens samlade regionala utvecklingsplanering, så att landstingets egna verksamheter liksom kommuner, trafikhuvudmän, operatörer och andra berörda aktörer får samma utgångspunkt för sin egen planering.

Trafikplanering anpassad för särskilda förhållanden

Kust- och skärgårdsområdet har särskilda förhållanden och ska behandlas som ett sammanhängande område i trafikplaneringen. Programmets övergripande mål om bra kollektiva transporter och bra transportinfrastruktur för boende, fritidsboende, besökare och näringsliv ställer krav på en samordnad trafik- och investeringsplanering anpassad för kust- och skärgårdsområdet. Trafikplaneringen ska bland annat behandla kollektivtrafik, vägnät, bryggor, färjor, fartyg, replipunkter, hamnar och färjelägen samt regionalt betydelsefulla farleder. Den bör också inkludera analyser av bristande kapacitet, standard och säkerhet samt tillgänglighetsstudier och scenarier för framtida trafikefterfrågan.

Planering av allmänna bryggor och anöringsplatser för transporter av regional och lokal betydelse är viktiga delar liksom lokalisering och förbättringar av replipunkter. Lösningar på problem som t ex brist på parkeringsplatser vid replipunkterna har hög prioritet i arbetet.

En ökad trafikefterfrågan för arbetspendling förutses i fritidshusområden som väntas få ökad befolkning året runt. I rekreationsområden, som kan väntas få fler besökare, krävs trafiklösningar för detta ändamål. Den ökade tillgängligheten till försvarets marker och ny användning av tidigare militära områden och anläggningar kan komma att medföra förändrade trafikbehov.

Inom ramen för trafikplaneringen ska ett enhetligt system utformas för investeringar i bryggor och replipunkter, där landstinget är en av finansiärerna. Nuvarande regelverk för bidrag ur skärgårdsanslaget till investeringar i bryggor gäller tills det nya systemet införts.

Kollektivtrafik i skärgården

Waxholmsbolaget – skärgårdens livsnerv

Den övergripande målsättningen för Waxholmsbolaget är att vara en livsnerv i skärgården året runt. Genom pålitliga och effektiva transporter, i ett i tiden anpassat linjenät, ska bolaget se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat. Denna målsättning är landstingets främsta redskap för att uppfylla målet att upprätthålla bra kollektiva transporter i skärgården. Waxholmsbolaget ska utveckla metoder för att mäta och följa upp målen.

Att vara skärgårdens livsnerv innebär att resmöjligheter ska erbjudas med god turtäthet för fastboende, fritidsboende, besökare och för arbete i skärgården. Det innebär att den bastrafik som definierats i RUFSS 2001 införs successivt. Waxholmsbolagets beslutade standard för genomförande av bastrafiken är två turer från ö morgon/förmiddag, två turer till ö eftermiddag/kväll och en kvällstur en bestämd dag i veckan. Under helger ska trafiken också passa fritidsboende och utflyktsresenärer. Även mellanliggande öar, på vägen till replipunkter och kärnöar, samt andra utvalda öar, trafikeras. En högre turtäthet eftersträvas för vissa öar. Vid replipunkterna eftersträvas fasta tider.

Enligt RUFSS 2001 är det en långsiktig ambitionsnivå att kommunikationerna till och inom skärgården ska förbättras. Drygt 10 procent fler gångtimmar kommer att krävas jämfört med idag. Detta innebär att cirka fyra ytterligare fartyg kommer att behövas, utöver det nytillkommande tonnaget som redan planerats för att ersätta befintliga fartyg.

Pålitliga, effektiva och i tiden anpassade transporter

Pålitliga transporter innebär realistiska tidtabeller, god teknisk utrustning i fartygen och hög teknisk tillgänglighet som gör att fartygen angör och avlöper som utlovat.

Effektiva transporter innebär att ha ett bra eget tonnage, att samarbeta med andra rederier och att anlita externa entreprenörer, vilket ger stort utbud av turer med hög kapacitet. Anpassning av taxor och möjligheter till rabatt gör att kapaciteten kan utnyttjas bättre under lågsäsong.

Ett i tiden anpassat linjenät innebär trafikeffektivitet genom att – som komplettering vintertid använda – exempelvis helikopter och svävare och att ligga i framkant med att anpassa och följa upp linjenät och utbud då förändringar sker av befolkning och verksamheter. Waxholmsbolaget och Färdtjänsten vidareutvecklar gemensamt reslösningar för fastboende i skärgården. Waxholmsbolaget upprätthåller en ledande position när det gäller miljöanpassning och teknisk utveckling för passagerarfartyg av den typ som används i skärgården.

Waxholmsbolagets målsättning för *passagerare* är hög tillgänglighet och tydlighet i fartyg och terminaler, god komfort samt nöjda kunder. Målet är att det skall gå att lita på att gods kommer fram helt och i tid.

Trafik i offentlig och privat regi

En översyn och utveckling av Waxholmsbolagets linjer ska göras i anslutning till det strategiska arbetet med trafik- och investeringsplanering för skärgården. Utöver denna kollektivtrafik finns utrymme för lokala privata initiativ för att tillfredställa resandebehovet. Den kollektiva trafiken, som landstinget ansvarar för, ska avspegla en vilja att utveckla respektive bevara olika delar i skärgården.

Marknadsförhållandena för person- och godstrafik på vattnet behöver bevakas. Det är ett problem att marknaden för upphandling inte fungerar tillfredställande i dagsläget och det är angeläget att få en bättre fungerande konkurrenssituation.

Utöver Waxholmsbolagets ångbåtstrafik bör stöd till viss övrig ångbåtstrafik ingå i Waxholmsbolagets uppdrag för att bidra till att kulturhistoriskt intressanta båtar görs tillgängliga i den ordinarie trafiken. Stöd bör utgå även fortsättningsvis till viss båttrafik till Kungshatt i Mälaren, för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ö utan landförbindelse.

Regionplane- och trafiknämndens medfinansiering av investeringar i drivmedelsanläggningar behålles på nuvarande nivå enligt gällande avtal t.o.m 2010, för att upprätthålla en struktur för försörjning med drivmedel. Det kan dessförinnan finnas anledning att ta ställning till eventuella förändringar när avtalet löper ut.

Kollektivtrafiken på land

Kollektivtrafiken på land är också viktig för att uppnå landstingets mål att skapa bra kollektiva transporter i skärgården. AB Storstockholms lokaltrafik (SL:s) verksamhet i kust- och skärgårdsområdet ska baseras på de ambitioner och strategier för kust- och skärgårdsområdets utveckling som arbetats fram i samråd med kommuner och andra, för skärgården relevanta, aktörer.

SL ska se över trafikutbudet för att tillfredställa olika kategoriers efterfrågan på kollektivtrafik i skärgården. Utökade stomlinjer ska studeras utifrån synsättet att linjerna på land ska knytas an till båttrafiken. Stomlinjerna ska betjäna de replipunkterna som pekats ut i RUFSS, där detta är lämpligt. Olika resandekoncept ska utformas. Utbudet av skärgårdstrafik ska vara varierat för att kunna tillgodose efterfrågan från olika resenärskategorier, exempelvis turister och arbetspendlare.

Även samarbetet mellan SL och färdtjänsten, om utvecklingsplaner till 2010 för trafik som är mer tillgänglig för funktionshindrade, ska baseras på de strategier som utarbetats inom ramen för den delregionala planeringen för kust- och skärgårdsområdet och detta skärgårdspolitiska program för landstinget.

Samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten

Översynen av SLs trafik ska göras i samarbete med Waxholmsbolaget och Färdtjänstnämnden. Inriktningen är att tidtabeller ska anpassas och befintlig kapacitet samordnas för att kunna utnyttjas så effektivt som möjligt. Samverkan ska även ske på

strategisk nivå för att utveckla attraktiva koncept för skärgårdsresenärerna. SL, Färdtjänstnämnden och Waxholmsbolaget ska ha en gemensam reseplanerare så att trafikanterna kan överblicka hela resan.

SL:s, Färdtjänstnämndens och Waxholmsbolagets biljettsystem ska göras kompatibla. Det innebär dock inte att de erbjuder samma taxa. Möjligheter ska utnyttjas att sätta priser på ett flexibelt sätt, med stöd av dagens teknologi. Prisdifferentieringen kan utgå från flera olika kriterier som avstånd, färdstätt, resmål och valda grupper. Dessa möjligheter bör utnyttjas för att uppnå lönsamhet och samtidigt gynna grupper som t.ex. barn, äldre eller arbetspendlare m fl.

En särskild översyn av sommartrafiken ska göras för att finna nya attraktiva koncept för rekreation i skärgården. Sommarturlistan bör innehålla inslag av särskilda trafikkoncept för att tillfredställa resandebehovet hos sommarresenärerna, men samtidigt ta hänsyn till områden med särskilt känsliga miljöförhållanden.

Stöd till livsmedelsbutikernas varutransporter i skärgården

Livsmedelsbutiker i en glesbygd som skärgården har svårt att på egen hand driva en ekonomiskt bärkraftig verksamhet. Deras överlevnad i skärgården är emellertid av stort allmännyttigt intresse. Livsmedelsbutikernas frakter går redan idag i stor utsträckning med Waxholmsbolagets trafik till reducerade taxor, men en viss utbyggnad krävs för att alla butiker ska behandlas lika och få tillgång till dessa särskilt subventionerade godsfrakter.

Landstinget, genom Regionplane- och trafiknämnden, ska därför särskilt subventionera livsmedelsbutikernas varutransporter i Waxholmsbolagets regi. Det innebär att Waxholmsbolagets utbud av godstrafik byggs ut. En prioriteringslista upprättas där livsmedel till skärgårdsbutikerna har högsta prioritet och får reducerad taxa. Andra varor åker med i mån av plats och till normal taxa. Regionplane- och trafiknämnden avsätter medel för subventionen i sin budget och fastställer regler och villkor.

Kultur och extern projektverksamhet

Landstingets roll i skärgården är främst att främja god tillgänglighet, erbjuda viss offentlig service samt att värna miljö-, natur- och kulturvärdena. Politikens fokus ska vara att skapa goda generella förutsättningar för utveckling. Insatser som görs och bidrag som ges ska baseras på målsättningen att göra skärgården tillgänglig samt att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden.

Kultur

Landstinget stödjer, stimulerar och skapar förutsättningar för ett rikt och mångsidigt kulturutbud i länet genom Kultur- och utbildningsnämnden. Inom nämndens område finns även verksamhet och stöd som direkt vänder sig till skärgården. Det är delar av läns hemslöjds konsulenternas, Läns museets och Länsbibliotekets verksamheter samt bidrag till kulturprojekt i skärgården.

Vid bedömning av ansökningar om ekonomiskt stöd till kulturprojekt i skärgården skall landstingets övergripande mål i det skärgårdspolitiska programmet beaktas. Därutöver skall hänsyn tas till:

- barns/ungdomars behov av kulturell stimulans, i likhet med övriga länet,
- möjligheterna att samverka med folkrorelserna och primärkommunerna för att bättre utnyttja befintliga resurser.

Bevarande och utveckling av kulturmiljöer är viktigt, såväl för att göra skärgården attraktiv för besökare som för att ge förutsättningar för näringsverksamhet i skärgården. I detta sammanhang spelar till exempel Länsmuseum och länshemslöjdskonsulenterna en viktig roll. Att utveckla och skapa möjligheter för kulturmöten och ökat samarbete mellan aktörer inom kulturområdet är en annan viktig faktor. Här kan exempelvis Länsbiblioteket och regionala uppdrag som landstinget stödjer vara betydelsefulla.

I de fall landstinget medverkar till att marknadsföra skärgården, bör kulturverksamheter av olika slag lyftas fram och informationen om kulturutbudet i skärgården förbättras. Skärgården har en betydande potential i sin kulturmiljö som kan tillvaratas för att erbjuda kulturella aktiviteter. Dessa aktiviteter bedöms ha stora möjligheter att bidra till skärgårdens attraktivitet och kan ligga till grund för vidareutveckling av besöksnäringen.

Vid utformning av transporter och turutbud ska fastboendes möjligheter att ta del av kulturaktiviteter på fastlandet beaktas, och även kulturarbetares möjligheter att nå skärgården för kulturella arrangemang.

Extern projektverksamhet

Eftersom skärgården utsätts för ett stort tryck finns det skäl för landstinget att främst medfinansiera investeringar i infrastruktur och projekt som bidrar till att förbättra miljöförhållanden samt projekt som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden.

Om skärgården kommer att omfattas av EU-program från och med den nya programperioden ska landstinget medverka till genomförandet som offentlig nationell medfinansiering av projektverksamhet, i den utsträckning projekten överensstämmer med inriktningen på landstingets skärgårdspolitik. Landstinget ska vara aktivt i internationella sammanhang och agera för strategier, program och regelverk som är i linje med detta program. Dagens regelverk för medfinansiering av EU-projekt gäller till nuvarande programperiods slut.

Externa projekt som syftar till att skydda eller förbättra miljön i Stockholms län kan även fortsättningsvis medfinansieras genom landstingets miljöanslag. Projekten ska ligga i linje med RUFSS eller andra av landstinget antagna program samt vara åtgärdsinriktade, stimulera metodutveckling/kunskapsuppbyggnad och samverka inom miljöområdet. Medfinansiering av bryggor sker inom ramen för den ovan beskrivna investeringsplaneringen för skärgården. Dagens regelverk gäller tills de nya formerna för investeringplanering har införts.

Landstinget är även engagerat i Nordiska ministerrådets skärgårdssamarbete sedan 1970-talet. Ett samarbetsavtal mellan de regionala parterna i Sverige, Åland och Finland ingicks 2004. Det innebär att Skärgårdssamarbetet ska fungera som samarbetsorgan och behandla frågor av gemensamt intresse. Det innebär också ett ekonomiskt åtagande för parterna att också fortsättningsvis upprätthålla ett sekretariat och medfinansiera projekt, oavsett hur EU-programmen för skärgården utvecklas.

Landstinget bidrar också till finansiering av verksamheter i skärgården genom ALMI Företagspartner Stockholm AB. Enligt avtal med Stockholms läns landsting lånar ALMI cirka 25 mkr från landstinget. En del av dessa pengar, 10 mkr, är särskilt avsedda för utlåning till skärgårdsföretagare. För närvarande är en mycket begränsad del av landstingets pengar utlånade, genom att ALMI Stockholm disponerar tillräckligt mycket statliga utlåningsmedel för att tillfredställa efterfrågan. Det ska analyseras hur dessa medel bäst kan användas för att vara till nytta för skärgårdens utveckling.

Hälso- och sjukvård i skärgården

På lika villkor som fastlandets glesbygd och akutvård för besökare

De övergripande målen för hälso- och sjukvården gäller för hela länet. Målet är att befolkningens hälsa är god och att befolkningen erbjuds en kvalitativt god och lätt tillgänglig sjukvård i rimlig tid och på lika villkor.

För hela länet gäller också ett antal inriktningsmål för hälso- och sjukvården:

- God hälsa i befolkningen
- Vård på lika villkor
- Kvalitativ god hälso- och sjukvård
- Sjukvård i god tid
- En värdig vård
- Kvalificerad närsjukvård
- En lätt tillgänglig närsjukvård
- Ekonomi i balans

Sjukvården i Stockholms läns landsting ansvarar för att skärgårdens bofasta befolkning har tillgång till den sjukvård de har behov av, på lika villkor som för fastlandets glesbygd, och att även besökande i skärgården får vård vid akuta sjukdomstillstånd. Uppdrag till vårdcentralerna ska motsvara detta behov av hälso- och sjukvård inom kust- och skärgårdsområdet under sommaren, och god ambulanssjukvård ska tillhandahållas. Detta är en förutsättning för att uppnå det övergripande skärgårdspolitiska målet att garantera vård i skärgården.

Hälso- och sjukvårdsfrågor hör hemma i den delregionala planeringen

För att planeringen och utbudet av hälso- och sjukvårdstjänster ska fungera tillfredställande behöver sjukvårdens aktörer vara delaktiga i arbete och diskussioner kring utvecklingen av skärgården. Dialogen är väsentlig för att skapa förutsättningar för god tillgänglighet till vård och möjlighet att med allmänna färdmedel besöka vården. Hälso- och sjukvården bör därför vara representerad inom den delregionala utvecklingsplaneringen för skärgården. Den behöver även vara delaktig i planeringen av skärgårdens infrastruktur och transporter.

Regionplane- och trafiknämnden bör även fortsättningsvis lämna bidrag till Sjöräddningssällskapet, främst för möjligheten att vara ett komplement till ambulanstransporter. Sjöräddningssällskapet är en betydelsefull aktör för landstingets verksamhet inom ambulanssjukvården i skärgården. Ambulanssjukvården har ett gott samarbete med Sjöräddningssällskapet, och SOS kan larma sällskapets resurser för transport vid behov. Dessa transporter betalas av landstinget. Effekterna på sjöräddningen av försvarets minskade närvaro i området bör analyseras och kan eventuellt ge upphov till åtgärder.

Hemsjukvården är en utmaning för hälso- och sjukvården i skärgården. Här bör nya arbetsformer och ny teknik för vård i hemmet utredas. Landstinget svarar för att undersöka om det även är lämpligt med pilotprojekt inom området. Även alternativa lokala samverkansformer för hemsjukvården ska analyseras. För patienter i gränslandet mellan hemsjukvård och sjukhusvård bör nya vårdformer utredas i samråd med kommunerna.

Den pågående teknikutvecklingen inom hälso- och sjukvården med elektroniska patientjournaler är viktig, även utifrån perspektivet hälso- och sjukvård i skärgården. En elektronisk patientjournal där data om patientens tidigare vård och läkemedelsanvändning följer patienten, och därmed finns tillgänglig också för vårdgivare i skärgården, höjer kvaliteten och säkerheten i vården.

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

Utvärdering av fraktbidra-
gets
konstruktion

Innehåll

Sammanfattning	4
Fraktbidrag och godstrafik i skärgården.....	4
Fraktbidrag i andra skärgårdar	5
Uppfattningar om fraktbidraget.....	5
De juridiska ramarna.....	6
Avgörande aspekter	6
Alternativa utformningar	7
Inledning.....	9
Fraktbidrag och godstrafik i skärgården	11
Bakgrund och utveckling.....	11
Fraktbidraget är ett stöd till företagande.....	12
Godstrafiken i skärgården- en delad marknad.....	13
Fraktbidraget är ett litet stöd	14
Skärgårdens utveckling är stark idag	14
Fraktbidrag i andra skärgårdar	15
Södermanlands län.....	15
Östergötlands län.....	16
Kalmar län	16
Västra Götalands län.....	17
Uppfattningar om fraktbidraget	18
Butiker.....	18
Traditionella näringar.....	19
Byggnäringen.....	19
Nya näringar.....	20
Fraktbolag.....	21
De juridiska ramarna	22
Kommunalrättsliga regelverk.....	22
EG-rättsliga regelverk.....	23
Den svenska konkurrenslagen.....	23
Avgörande aspekter	25
Konkurrensneutrala transportkostnader.....	25
Transportstöd kontra företagsstöd	25
Vilka typer av företag.....	26
Var i skärgården.....	27
Vilka typer av transporter.....	28
Hur ska stödet administreras?.....	28
Budgetstyrning kontra regelstyrning.....	29
Alternativa utformningar	30
Begränsande kriterier	30
Alternativ 1: Ett transportstöd.....	31
Alternativ 2: Ett samhällsekonomiskt effektivt stöd.....	31
Alternativ 3: Ett begränsat företagsstöd.....	32

Sammanfattning

I denna rapport analyseras och diskuteras konstruktionen av fraktbidraget i Stockholms skärgård. Syftet är att diskutera alternativa konstruktioner på fraktstödet, baserad på analys av stödets målsättning och effekter. Den uttalade målsättningen med stödet är att det ska utjämna transportkostnaderna för skärgårdsföretagen och skapa konkurrensneutrala kostnader för dessa jämfört med företag på fastlandet.

Fraktbidrag och godstrafik i skärgården

Fraktstödet regler ändrades år 1999. Det var tidigare utformat som ett stöd till bofasta i skärgården, men blev efter förändringen ett rent företagsstöd till företag med verksamhet i skärgården. Bakgrunden till förändringen var att kommunallagens s.k. likställighetsprincip inte tillåter att vissa kommunmedlemmar, i detta fall permanentboende i skärgården, får subventioner som inte andra kan få tillgång till.

Fraktstöd ges i dag till företag och butiker med verksamhet på öar i Stockholms skärgård utan bro, tunnel eller statlig färja. Bidrag ges för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär trafik utan som körs med inhyrd båt. Subventionsgraden är 80 procent av transportkostnaden för butikerna och 2/3 för andra företag. För butikerna gäller subventionen även för gods som fraktas med reguljär trafik. Övriga företag ska för att vara bidragsberättigade bedriva verksamhet i mer än sex månader om året. Några typer av frakter är inte bidragsberättigade; transporter av oljeprodukter och av avverkad skog. I reglerna för fraktbidraget anges att ansökan som kommer in när avsatta pengar är slut kan komma att avslås. Detta har dock i praktiken inte hänt, men däremot har budgeten överskridits.

Fraktbidraget har ökat kraftigt under de senaste åren. Framst har frakter för byggverksamheten i skärgården ökat. Stödet uppgick år 1997/98 till 1,2 miljoner och hade år 2003 ökat till 3,2 mkr. Även målgruppen för fraktbidraget har förändrats sedan regeländringen. Idag är inte enbart skärgårdsbornas frakter stödberättigade, utan stödet ges till alla de företag som är verksamma i skärgården. Det leder till att även t.ex. frakter för de fritidsboendes byggnationer kan komma att gynnas, i den mån bidraget leder till att det totala priset med fraktbidrag blir lägre än vad det skulle vara annars.

Waxholmsbolaget (WÅAB) administrerar utbetalningen av fraktbidraget enligt de riktlinjer som beslutats i Regionplane- och trafiknämnden (RTN). WÅAB bedriver även egen godstrafik och ett speciellt godsnet infördes år 2000. Under perioden Maj – september är godstrafiken i WÅAB:s regi utökad.

WÅAB har egen fartygsflotta men upphandlar även privata entreprenörer med egna fartyg. De privata rederierna spelar även en stor roll som utförare av egen trafik för t.ex. transporter med taxibåtar och godsfrakter. Det är för den sistnämnda kategorin av transporter som fraktbidrag ges.

WÅAB:s trafik subventioneras genom s.k. underskottstäckning där verksamhetens underskott täcks av landstinget. Underskottet kommer från verksamheten som helhet vilket innebär att både person- och godstrafik behandlas likartat. År 2003 bidrog landstinget med 132 mkr till WÅAB, vilket kan relateras till intäkter på cirka 85 mkr.

Fraktbidrag i andra skärgårdar

Fraktbidrag av liknande slag som i Stockholm finns i skärgårdarna i Södermanland, Östergötland och Kalmar. I Västra Götaland sker godstrafiken med statligt subventionerade färjor.

I Södermanland ges stöd till transporter av varor för eget bruk som både individer och företag kan söka. Stödet utgår med 40 procent av transportkostnaderna över 5000 kronor. Det finansieras med 50 procent av Landstinget och till resterande del av de kommuner som ingår i systemet. Den totala budgeten är begränsad till 100 000 per år och den har aldrig behövt överskridas. Om summan av ansökningarna överstiger detta belopp görs enligt regelverket en nedsättning mellan alla sökande. Bidraget betalas ut i december varje år.

I Östergötland reviderades fraktbidraget år 2004. Viktiga förändringar var att sänka ersättningsnivån från 67 procent till 50 procent med hänvisning till EU:s statsstödsregler, att endast frakter med inhyrd och inte egen båt är bidragsberättigade och att den maximala ersättningen per företag och år höjts från 15 000 till 20 000 kronor. Tidigare kunde stödet sökas också av permanentboende men det är idag ett stöd till företag med huvudsaklig verksamheten i skärgården. Det ges enbart till transportkostnader av varor som används direkt i verksamhet eller i samband med investering, och inte när företagen gör jobb åt andra.

I Kalmar län kan stöd ges till fastboende som har verksamhet på ö utan fast landförbindelse för tungt och skrymmande gods. Bidragets maxbelopp är 30 000 per hushåll och år. Stödet ges dock inte till virkestransporter och oförädlad fisk. Sjöfrakterna handlas upp i konkurrens av kommunen, och dessa fraktbolag kör sedan frakterna med en godkänd prislista.

Uppfattningar om fraktbidraget

Enligt butikerna själva är fraktbidraget nödvändigt för att kunna fortsätta verksamheten. Detta kan även generellt sett bekräftas av de relationer för omsättning, kostnader, marginaler och vinst som har uppgivits. Konkurrensen för butikerna är främst större butiker på fastlandet. Majoriteten av butikerna, oavsett om de är verksamma i norra, mellan eller södra skärgården uppger att fraktbidraget hjälper till att hålla priserna nere och därmed vara ett alternativ i skärgården som inte är alltför dyrt. Även traditionella näringar har svårt med lönsamheten vid kommersiella villkor. Både traditionella verksamheter och butiker ges även andra former av stöd baserat på allmännyttans intresse av kommersiell service respektive att bevara kulturlandskapet för friluftsliv och rekreation. Fraktbidraget till dessa näringar kan därför ses som en del av en mer omfattande stödgivning som syftar till att uppnå en övergripande målsättning för en levande skärgård.

Fraktbidraget håller nere priserna och stärker konkurrensen gentemot fastlandsföretagen, enligt byggföretagen. Genom dagens regelverk påverkas dock egentligen inte konkurrenskraften gentemot fastlandsföretagen, om också dessa ansöker om bidraget när de har byggverksamhet i skärgården (som varar mer än 6 månader). Syftet med fraktbidraget, att uppnå jämförbara kostnader, är inte heller självklart genom att både fastlandsföretag och företag som har säte i skärgården behöver frakta insatsvaror för byggnationen. Fastlandsföretaget behöver då också betala dyra transportkostnader för byggvarorna ut till öarna. Byggmarknaden idag i skärgården är överhettad. Om fraktbidraget skulle försvinna eller reduceras och byggföretagen skulle vara tvungna att ta ut högre priser, hävdar flera av de

intervjuade att betalningsviljan skulle vara tillräcklig, medan andra tror att kunderna då i högre grad skulle bygga själva.

Beträffande nya näringar som t.ex. olika former av konferens och restaurangverksamhet så synes det ekonomiska behovet av fraktbidrag variera. Några viktiga faktorer för hur man ser på behovet av fraktbidrag är avståndet till fastlandet, utbudet av reguljär färjetrafik och marknadspositionen. I t.ex. norra delarna av skärgården där WÅAB:s trafik är utbyggd i mindre omfattning är behovet av fraktbidrag jämförelsevis stort. Vissa av företagen anger att de inte står och faller med detta bidrag medan andra hävdar att de skulle få lägga ner verksamheten om de reducerades eller togs bort. En viktig fråga är vilket värde det har för kunden att vara i skärgården och om det finns en betalningsvilja för merkostnaderna.

De privata fraktbolagen har nischat sig mot bra service; att man kan gå in till bryggor där de reguljära turerna inte går och att man kan komma med varorna när det passar kunden. Flera av de intervjuade fraktbolagen klagar dock över den subventionerade konkurrensen gentemot den reguljära trafiken. Andelen bidragsberättigade frakter variera kraftigt mellan företagen. Många av bolagens kunder känner inte till att fraktbidraget finns och skulle det utnyttjas av alla som har rätt till det skulle anspråken förmodligen öka kraftigt.

De juridiska ramarna

I kommunallagen sägs att kommuner och landsting kan stödja eller ta hand om sådana angelägenheter som är av allmänt intresse och som inte ska hanteras enbart av staten eller någon annan. Stöd till enskilda näringsidkare får dock lämnas enbart om det finns ”synnerliga skäl”.

Länsrätten i Stockholms län prövade 1999 lagligheten i fraktbidrag till fastboende och företag. Rätten ansåg fraktbidrag till butiker vilade på laglig grund med hänvisning till att det finna rättsligt utrymme för kommunala åtgärder som annars skulle vara otillåtna när vissa serviceområden riskerar att falla bort t.ex. i glesbygd. Den ansågs även vila på rättslig grund när det gällde bidrag till företag, eftersom riktlinjerna inte krävde att innehavarna var bosatta på öarna och eftersom bidraget inte öronmärkts till bara vissa företag. Fraktbidrag till bosatta individer i skärgården ansågs däremot inte vila på laglig grund utifrån den s.k. likställighetsprincipen, 2 kap 2 § KL, enligt vilken ”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Bestämmelser om offentligt stöd till näringsidkare finns även inom EG-rätten. Huvudregeln är att stöd med offentliga medel, s.k. statsstöd, till enskilda företag, grupper av företag eller branscher inte får ges. Regelverket om statsstöd tillåter dock ”stöd av mindre betydelse” som inte överskrider 100 000 euro över en treårsperiod och inte inverkar på handeln mellan medlemsstater. När det gäller transportstöd är detta som generell princip förbjudet utanför stödområden. EG-rätten är dock tämligen komplicerad på detta område och kommuner och landsting är skyldiga att lämna upplysningar till näringsdepartementet om alla former av stöd som kan bli föremål för prövning av Europeiska gemenskapernas kommission.

Avgörande aspekter

Det finns ett antal aspekter som fordrar diskussion när det gäller fraktbidraget. Det handlar t.ex. om målsättningen om ”konkurrensneutrala transportkostnader” vilket inte är ett

okomplicerat begrepp vare sig ur ett praktiskt eller teoretiskt perspektiv. Det är inte en självklart vilken subventionsgrad som skulle uppnå detta mål, och inte heller hur konkurrensneutralitet kan skapas inom olika näringar som alla har olika förutsättningar avseende närhet och transportkostnad till marknaden och för frakt av insatsvaror.

Huruvida fraktstödet skall ses som ett transportstöd eller ett företagsstöd bör också diskuteras inom ramen för olika konstruktioner. Fraktbidraget är idag utformat som ett företagsstöd. Dess enligt regelverket relativt icke-diskriminerande struktur, gör att det egentligen är ett stöd till *företagande* i skärgården (oberoende av vem som utför verksamheten), mer än till *företag* i skärgården. I praktiken berörs dock nästan enbart skärgårdsföretag. De rättsliga ramarna utesluter troligen även i framtiden stöd till individer. Om man i högre grad vill uppnå att stödet når *företagare* i skärgården och inte *företagande* i skärgården, skulle målgruppen kunna begränsas ytterligare t.ex. till företag som är verksamma huvuddelen (t.ex. 10) av årets månader i skärgården och/eller får huvuddelen av (t.ex. minst 80 procent) av omsättningen från verksamhet i skärgården. Lagutrymmet för detta behöver dock analyseras.

Ett transportstöd, dvs mer generellt stöd till godstransporter i skärgården, gynnar såväl företag som privatpersoners godstransporter. Det gynnar också såväl permanentboende som fritidsboende. WÅAB har idag verksamhet även inom godstransporter och denna verksamhet är inte skild från ansvaret för kollektivtrafik. En politisk vilja för hög tillgänglighet i skärgården skulle kunna implicera ett transportstöd i form av bidrag direkt till godstransportörerna eller utbyggnad av den reguljära och idag subventionerade godstrafiken. Ett företagsstöd i skärgården är dock svårare att motivera, mot bakgrund av den gynnsamma ekonomiska utvecklingen i skärgården. Även här behövs dock en analys över de rättsliga förhållandena.

Vilka typer av företag och frakter som ska vara stödberättigade är en ytterligare aspekt. Ett mer restriktivt alternativ än dagens är att ytterligare begränsa de branscher som är berättigade till fraktbidrag. Butiker och traditionella näringar kan stödjas utifrån behovet av kommersiell service och bevarande av kulturlandskapet, men generellt sett är dock branschvis selektion som grund för stöd olämpligt. En annan aspekt är att begränsa bidraget för de typer av frakter som är berättigade till fraktbidrag utifrån dess innehåll. T.ex. kan stödet till grustransporter ifrågasättas. Ett mer ekonomiskt expansivt alternativ är en strategi där den subventionerade godstrafiken byggs ut, och där fraktbidraget begränsas till platser dit den reguljära trafiken inte når.

Ett problem med fraktstödet konstruktion idag är att det är uppbyggt utifrån regelstyrning, och en konstruktion där ett fastställt regelverk kan kombineras med en högre grad av budgetkontroll är önskvärd.

Alternativa utformningar

I denna rapport föreslås tre alternativa konstruktioner för fraktbidrag i Stockholms skärgård.

Alternativ 1 baseras på ett transportstöd där fraktbolagen får subventioner för utförda godstjänster. De tar betalt utifrån godkänd prislista och får motsvarande subventioner som den reguljära godstrafiken. En samordningscentral inrättas för ökad effektivitet. I regelverket fastställs vilken typ av gods som kan fraktas med denna trafik och till vilka kunder. Den reguljära godstrafiken kan kvarstå i omfattning som idag, eller byggas ut om det är en politisk intention.

I alternativ 2 får endast butiker och traditionella näringar stöd för sina transporter utifrån ett allmännyttigt perspektiv om kommersiell service och bevarande av kulturlandskapet. Övriga näringar ska agera och lokaliseras på kommersiella villkor.

Alternativ 3 är ett begränsat företagsstöd som påminner om dagens system men där ett antal begränsningar lagts in som: takbelopp, sänkt subventionsgrad, utbetalning i efterhand med eventuell sänkning av subventionen, begränsad målgrupp samt att transport av grus och byggmaterial inte längre är bidragsberättigat.

I ett rättsligt perspektiv är alternativ 2 jämförelsevis okomplicerat, medan de juridiska ramarna för de övriga två alternativen kan behöva utredas särskilt.

Inledning

I denna rapport analyseras och diskuteras konstruktionen av fraktbidraget i Stockholms skärgård. Syftet är att diskutera alternativa konstruktioner för fraktstödet, som baseras på analys av de avvägningar och prioriteringar som olika konstruktioner av transportstöd kräver. Den uttalade målsättningen med stödet är att det ska utjämna transportkostnaderna för skärgårdsföretagen och skapa konkurrensneutrala kostnader för dessa jämfört med företag på fastlandet.

Fraktbidraget har ökat kraftigt under de senaste åren. Framst har frakter för byggverksamheten i skärgården ökat. Det har resulterat i att det för landstingets del varit svårt att klara budgeten och de avsatta medlen var under det senaste året inte tillräckliga. Dagens konstruktion med regelstyrning i första hand innebär att budgeten inte med säkerhet kan hållas, alternativt en risk för att alla ansökningar inte kan komma att beviljas även om de är stödberättigade.

Fraktbidraget bör analyseras utifrån flera olika perspektiv. Ett är landstingets roll för att stödja näringslivet och subventionera transporter inklusive det lagutrymme som medges. Ett annat perspektiv är hur den ekonomiska utvecklingen i skärgården ser ut. Dagens utveckling i skärgården uppvisar en positiv bild såväl i termer av befolkningstillväxt som i sysselsättnings-, inkomst- och utbildningsnivåer. Ett ytterligare perspektiv är vilka målgrupper som stödet avser att gynna. Med dagens konstruktion främjas företagande i skärgården, men den kan också resultera i att t.ex. fritidsboendes byggnationer i skärgården subventioneras.

Målsättningen att behålla konkurrensneutrala transporter är inte en oproblematiserad grund för bidragets konstruktion, varken utifrån en teoretisk utgångspunkt eller en praktisk för att finna lämplig storlek på stödet. Det faktum att även företag som inte har säte i skärgården idag är berättigade till stödet om de har verksamhet där mer än 6 månader, vilket inte är någon extrem lång tid för en normal byggnation, komplicerar målsättningen ytterligare, genom att även företag på fastlandet i princip kan söka stödet för byggverksamhet i skärgården.

Stödets konstruktion för att stimulera till en fungerande marknad där transporterna sköts på mest effektiva sätt är också en aspekt att beakta i detta sammanhang, liksom de skilda förutsättningarna som gäller för olika typer av frakter, branscher och geografiska lägen i skärgården. Dessa transporter som en del av en infrastruktur baserad på målsättningar om god tillgänglighet och goda kommunikationer i skärgården är perspektiv att beakta. Det måste också finnas en medvetenhet om att vissa företag är uppbyggda utifrån det befintliga regelverket. Det finns verksamheter som är så beroende av stödet att förändringar i regelverket kan eliminera förutsättningarna att bedriva verksamheten, vilket kan förväntas resultera i en inflammerad politisk debatt.

I rapporten ges initialt en beskrivning av regelverket för fraktbidraget idag, samt hur det använts och utvecklats under de senaste åren. Därefter beskrivs hur fraktbidrag i andra skärgårdsregioner i landet är konstruerade och de erfarenheter som kan dras från dessa regioner. I följande avsnitt redovisas skärgårdsföretagens syn på fraktbidraget. De juridiska aspekterna berörs sedan kortfattat för att ge det juridiska ramverket inom den nationella och europeiska lagstiftningen.

De beskrivande avsnitten över fraktbidraget bildar grund för en diskussion om de mest framträdande aspekterna i fraktbidragets konstruktion där alternativa inställningar redovi-

sas. Denna diskussion mynnar ut i tre alternativa konstruktioner av fraktbidraget, där för- och nackdelar diskuteras.

Till grund för analysen ligger dokumentstudier samt intervjuer med företag, fraktbolag, representanter från andra skärgårdar med fraktbidrag, jurister samt myndighetsföreträdare. De företag som nyttjar fraktbidraget har intervjuats för att få en bild av hur det utnyttjas och den funktion det fyller för olika typer av verksamheter i olika delar av skärgården. Fraktbolagen har tillfrågats om sina förhållanden och hur godstrafiken i skärgården ser ut idag. Därutöver har representanter från andra skärgårdar med fraktbidrag intervjuats för att diskutera för- och nackdelar med deras konstruktion på bidraget.

Fraktbidrag och godstrafik i skärgården

Stockholms läns landsting har subventionerat transporter av gods i Stockholms skärgård sedan 1977 och sedan 1996 i Mälaren. Subventionerna gäller frakter av tungt och skrymmande gods till öar utan fast förbindelse dvs bro, tunnel eller statlig färja. Syftet är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården som i övrig glesbygd i länet.

Fraktstödet reglerades år 1999. Det var tidigare utformat som ett stöd till bofasta i skärgården, men blev efter förändringen ett rent företagsstöd till företag med verksamhet i skärgården. Bakgrunden till förändringen var att kommunallagens s.k. likställighetsprincip inte tillåter att vissa kommunmedlemmar, i detta fall permanentboende i skärgården, får subventioner som inte andra kan få tillgång till.

Bakgrund och utveckling

Tillgängligheten till olika öar i skärgården varierar mycket. Av cirka 30 000 öar har drygt 30 fast förbindelse eller statlig färja. Den största delen av befolkningen bor på någon av dessa öar. År bodde drygt 11 500 personer på någon av öarna med bro, tunnel eller statlig/provat färja, jämfört med 2 300 på öar utan dessa kommunikationer. Det är också på öarna med fast förbindelse eller färja som befolkningen ökat mest i absoluta tal. I procentuella tal har befolkningen emellertid ökat nästan lika mycket på de övriga öarna, och så har utvecklingen sett ut ända sedan 1970-talet.

Fraktbidraget inrättades för att kompensera dem som bodde på öarna utan fast förbindelse eller färja för de relativt sett dyrare transporter av tungt och skrymmande gods som inte kunde tas med på båtarna i den reguljära trafiken. Det ges i dag till boende på runt 50 öar i skärgården¹.

Sedan fraktbidragets införande har det gjorts en hel del regeländringar. Bl.a. var den ursprungliga subventionsgraden 1/3. Denna höjdes till 2/3 år 1982. En annan förändring är att det tidigare låg inom Waxholmsbolaget budget. Den största förändringen skedde dock år 1999 när bidraget ändrades från att gälla för frakter för eget bruk till att bli ett företagsstöd. Den tidigare regeln innebar att endast frakter för egen konsumtion var bidragsberättigade, för såväl individer som företag. T.ex. byggföretag kunde med denna regel endast få bidrag till frakterna för den egna konsumtionen. De frakter som gällde byggen till en kund var bidragsberättigade för kunden, om denna var permanentboende.

Fraktbidraget granskades av landstingets jurister i början av 1999 och man drog då slutsatsen att bidrag till privatpersoner och enskilda näringsidkare inte var giltigt om inte ”synnerliga skäl” förelåg. Till ”synnerliga skäl” kan räknas att behålla nödvändig service för att bo och verka i skärgården. Stödet till butikernas frakter ansågs därför vara godtagbart.

Efter en dom i länsrätten år 1999 gjordes bedömningen att fraktbidrag skulle anses som en åtgärd som var en angelägenhet av allmänt intresse. Fraktbidrag som en åtgärd att främja den kommersiella servicen ansågs också vara allmänt intresse, och stödet till butikerna ansågs vara i enlighet med den rätt kommunen har att ingripa när det enskilda initiativet

¹ RTK ”Utvärdering av fraktbidrag i Stockholms skärgård och Mälaren” Arbetspromemoria nr 11, December 2001, sid 15

ativet viker eller faller bort på ett serviceområde som normalt utförs inom privat företagssamhet.

På frågan om fraktbidraget stred mot likställighetsprincipen fann Länsrätten att fraktbidraget till företag inte var begränsat till vissa företag och därmed inte stred mot likställighetsprincipen, men att fraktbidrag till bofasta på öar i Stockholms skärgård stred mot likställighetsprincipen genom att kommunmedlemmar behandlas olika och landstinget inte angivit något skäl till varför enbart bofasta på aktuella öarna skulle få stödet.

Sedan regeländringen har fraktbidraget ökat kraftigt. Stödet uppgick år 1997/98 till 1,2 miljoner och hade år 2003 ökat till 3,2 mkr. Ökningen har varit trendmässig över de senaste åren. År 2003 gick utgifterna emellertid upp exceptionellt mycket. Då utbetalades drygt 1 mkr mer än år 2002. Det berodde främst på att ett stort byggprojekt fick fraktbidrag med 780 000 kr. Den övriga ökningen för år 2003 var i samma storleksordning som tidigare år och kan bl.a. förklaras av högre frakttaxor.

Även målgruppen för fraktbidraget har förändrats sedan regeländringen. Idag är inte enbart skärgårdsbornas frakter stödberättigade utan i princip frakterna till alla de företag som är verksamma i skärgården. Det leder till att även t.ex. frakter för de fritidsboendes byggnationer kan komma att gynnas, i den mån bidraget leder till att det totala priset med fraktbidrag blir lägre än vad det skulle vara annars.

De byggrelaterade frakterna står både för den största ökningen och för den största andelen av bidraget. År 2003 var det ett 20-tal livsmedelsbutiker och ett 80-tal övriga företag som fick fraktbidrag. Antalet butiker har legat konstant under de senaste åren, men antalet övriga företag har ökat från 45 till 79 sedan år 1999. Denna förändring i sammansättning syns även i utbetalda belopp. År 2003 utbetalades drygt 0,7 mkr till livsmedelsbutikernas i fraktstöd, och 2,4 mkr till övriga företags transporter med inhyrd båt. Motsvarande belopp år 1999 var drygt 0,5 mkr till livsmedelsbutiker och drygt 0,5 mkr till övriga företag.

Fraktbidraget är ett stöd till företagande

Fraktstöd ges i dag till företag och butiker med verksamhet på öar i Stockholms skärgård utan bro, tunnel eller statlig färja. Bidrag ges för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär trafik utan som körs med inhyrd båt. Subventionsgraden är 80 procent av transportkostnaden för butikerna och 2/3 för andra företag. För butikerna gäller subventionen även för gods som fraktas med reguljär trafik.

För att vara "livsmedelsbutik" ska sortimentet bestå av alla de dagligvaror som ett normalhushåll behöver. Gårdsbutiker och annan matvaruförsäljning med mindre omfattande sortiment får inte de subventioner som butikerna kan få, vilket har kommenterats som otillfredsställande av de intervjuade företagen som är verksamma inom de traditionella näringarna.

Övriga företag ska för att vara bidragsberättigade bedriva verksamhet i mer än sex månader om året. Några typer av frakter är inte bidragsberättigade. Det är transporter av oljeprodukter och av avverkad skog.

För butikerna ska ansökan skickas in kvartalsvis till Waxholmsbolaget (WÅAB) och för övriga företag ska de skickas in senast tre månader efter fakturadatum. Till ansökan bifogas kopia på transportfakturan.

WÅAB administrerar utbetalningen av fraktbidraget enligt de riktlinjer som beslutats i Regionplane- och trafiknämnden (RTN). WÅAB är endast verkställande av beslut som RTN fattat, vilket innebär att eventuella överklaganden görs till RTN.

I reglerna för fraktbidraget anges att ansökan som kommer in när avsatta pengar är slut kan komma att avslås. Detta har i praktiken inte hänt, utan istället har budgeten överskridits. Genom att fraktbidrag är ett frivilligt åtagande för Stockholms läns landsting genom RTN, och inte grundat på någon lag, finns i princip denna rättighet att underlåta att betala ut bidraget när medlen är slut, även om det enligt de intervjuade förmodligen skulle leda till klagomål.

Godstrafiken i skärgården- en delad marknad

Stockholms läns landsting ansvarar för kollektivtrafiken i skärgården och denna trafik är huvudsakligen finansierad via landstingets budget. Huvudmannaskapet utövas av Waxholmsbolaget (WÅAB) och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). WÅAB och SL ägs av Stockholms läns landsting och styr politiskt. Organisationerna ansvarar för upphandling, planering, samordning och kundservice som t.ex. trafikupplysning. WÅAB sköter den landstingssubventionerade sjötrafiken i skärgården och har egen fartygsflotta. I WÅAB:s trafik ingår också upphandlade privata entreprenörer med egna fartyg. De privata rederierna spelar även en stor roll som utförare av egen trafik för t.ex. transporter med taxibåtar och godsfrakter. Det är för den sistnämnda kategorin av transporter som fraktbidrag ges.

WÅAB bedriver inte enbart kollektivtrafiken för personer utan har också godstrafik. Under perioden Maj – september är godstrafiken i WÅAB:s regi utökad med extra fraktfärjor för gods. Dessutom tas gods med på de godsförande passagerarfartygen i normal linjetrafik, vilka i vissa fall är anpassade för gods. Under övrig tid på året körs allt gods som transporteras av WÅAB med de godsförande passagerarfartygen, ofta i en anpassad tidtabell för gods. Det speciella godsnetet infördes år 2000 eftersom de godsförande fartygens kapacitet var otillräcklig. Det har, enligt WÅAB, efter smärre justeringar tagits emot väl av leverantörer och godsmottagare.

WÅAB har även ett samarbete med Västberga åkeri som tar emot gods i egen terminal och kör ut det till utlastningsbryggor. Detta medför att de leverantörer som har mindre partier inte behöver åka till de hamnar fartygen finns i. Denna tjänst utnyttjas även av privatpersoner.

En viktig skillnad mellan WÅAB:s och de privata fraktbolagens godstrafik är att WÅAB har linjebunden godstrafik. De privata fraktbolagen kör på beställning, men försöker i vissa fall samordna transporter för att få bättre utnyttjandegrad och ekonomi i verksamheten, men den individuella servicen anses också viktig enligt de intervjuade fraktbolagen. Enligt WÅAB skulle det bli väsentligt mycket dyrare om den reguljära godstrafiken byggdes ut för att i större utsträckning motsvara de totala behoven, jämfört med dagens marknadslösning.

WÅAB:s trafik subventioneras genom s.k. underskottstäckning där verksamhetens underskott täcks av landstinget. Underskottet kommer från verksamheten som helhet vilket innebär att både person- och godstrafik behandlas likartat. År 2003 bidrog landstinget med 132 mkr till WÅAB. Detta kan relateras till en intäkt på cirka 85 mkr och totala kostnader (före avskrivningar och finansnetto) på 190 mkr år 2003, för att få en uppfattning om de offentliga subventionernas storlek och betydelse för verksamheten.

Fraktbidraget är ett litet stöd

Fraktbidraget utgör en mycket liten andel av det stöd som ges till skärgården idag. Även om det har ökat från 1,2 till 3,2 mkr mellan 1997/98 och 2003 så är det fortfarande en liten andel av de totala satsningarna i skärgården. I dagsläget satsar Landstinget omkring 180 miljoner för insatser i skärgården, varav drygt 132 går till skärgårdstrafiken (WÅAB) och cirka 39 till Skärgårdsstiftelsen och dess verksamhet. Landstinget har även ett skärgårdsanslag för nationell medfinansiering i EU:s och Nordiska ministerrådets projekt i skärgården. Inom EU:s strukturfonder bedrivs en relativt omfattande stödverksamhet. De program som berör skärgården för programperioden 2000-2006 är Mål 2 och Interreg IIIA och IIIB. Dessa stöd täcker in många områden som sysselsättning, näringsliv, natur och kulturmiljö samt infrastruktur.

Utöver Landstingets satsningar har också Länsstyrelsen i Stockholms län stöd till skärgården. Dessa är stöd för kommersiell service och landsbygdsstöd². Stödet för kommersiell service ges till butiker och består av investeringsbidrag och landsbygds lån. I vissa fall kan även servicebidrag ges. Landsbygdsstöd kan sökas av företag i skärgården för investeringar i form av byggnader, anläggningar maskiner, inventarier men i vissa fall även mjuka investeringar som produktutveckling, marknadsföring och utbildning. Länsstyrelsen har också andra stöd som inte direkt är riktade mot skärgården, men som kan beröra skärgården liksom övriga regionen som t.ex. stöd till lantbruk och kulturmiljövård.

Skärgårdens utveckling är stark idag

Målgruppens utökning och den ökning i utgifter som skett sedan regeländringen bör ses mot bakgrund av hur skärgårdens utveckling sett ut sedan fraktbidraget infördes³.

Befolkningstillväxten i skärgården har varit stark ända sedan början på 1970-talet. Arbetslösheten är låg i jämförelse med länet som helhet och förvärvsfrekvensen är hög. Den offentliga servicen har ökat och hållits uppe även under krisår och perioder då underlaget sviktat. Strukturomvandlingen från primära näringar som jordbruk och fiske pågår trendmässigt. Andelen låginkomsttagare är färre än i länet som helhet. Det är dock relativt sett fler i de lägre inkomstklasserna på öar utan bro eller färja, även på öar som har dessa kommunikationer.

Byggverksamheten är i dagsläget en betydligt mer omfattande sektor i skärgården än i både riket och länet som helhet. Det sker ett generationsskifte inom fritidsbebyggelsen i skärgården idag och många små hus rivs eller byggs om. Den aktiva byggverksamheten bidrar till sysselsättningen men för även med sig miljöeffekter i form av t.ex. påverkan på naturkänsliga grunda vattenområden och ökad vattenförbrukning med risk för saltvatteninträngning.

Mot bakgrund av hur skärgården ser ut idag är det en relevant frågeställning på vilket sätt och i vilket utsträckning frakterna i skärgården kan behöva stödjas. Skärgårdens utveckling idag, förändringen av målgruppen och ökningen av bidraget till frakterna bör därför ingå i en diskussion om syfte och målsättning med fraktbidraget.

² Se www.ab.lst.se för mer information

³ Uppgifterna är hämtade från RTK, "Skärgård i förändring, Skärgårdspolitik och skärgårdens utveckling", Promemoria, Nr 8, Juni 2004

Fraktbidrag i andra skärgårdar

Fraktbidrag av olika slag finns i flera andra skärgårdar i riket. I detta avsnitt redogörs för hur fraktbidraget är konstruerat i dessa regioner och de erfarenheter som gjorts. En generell bild är att det finns många likheter mellan andra skärgårdars konstruktion för fraktbidrag och det system som tidigare fanns i Stockholms skärgård, där skärgårdsbornas frakter för eget bruk subventionerades. I de fall där företag är bidragstagare, ges stödet endast till transporter av gods för eget bruk i den egna verksamheten. En annan skillnad mot dagens fraktbidrag i Stockholm är att subventionsgraden är lägre i de andra skärgårdarna, och att det i flera fall finns takbelopp för stödet. Ett undantag som skiljer sig markant mot de övriga är finansieringen av godstransporterna i Västra Götalands skärgård.

Södermanlands län

I Södermanland finns ett transportstöd med syftet att främja en levande skärgård. Stöd ges till landstingsmedborgare på en ö för transporter av tungt och skrymmande gods till och från öar utan fast land eller färjeförbindelse. Det finns en lista på typer av gods som är stödberättigade. Stöd ges även till transporter mellan sådana öar och för transport av batesdjur fram och tillbaka från betet. I övrigt medges inte stöd för transporter inom samma verksamhet.

Stöd ges till transporter av varor för eget bruk. Både individer och företag kan söka stödet, men är det ett företag det bara för transporter av varor som ska användas direkt i den egna verksamhet och inte i verksamhet som betalas av kund. I detta fall får slutkunden ansöka om bidraget. Det finns inga butiker i Södermanlands skärgård så dylika transporter ingår inte i regelverket.

För ½ år sedan gjordes en regeländring. Ett av bekymren var momsens. Det stödberättigade beloppet beräknas idag på de transportkostnaderna inkl. moms som överstiger 5000 kr. Stödet utgår med 40 procent av de transportkostnader som sammantaget under ett kalenderår överstiger denna summa. För vår- respektive hösttransport av insatsvaror till jordbruket är subventionsgraden 100 procent om den samordnas för flera brukningsenheter.

Det finns ett privat fraktbolag som gör 90 procent av de tyngre godstransporterna. Även transporter med egen båt ersätts, mot intyg av annan, men bidrag ges inte för transporter med den redan subventionerade trafiken.

Fraktstödet finansieras med 50 procent av Landstinget och till resterande del av de kommuner som ingår i systemet, vilket för närvarande är Nyköpings- Oxelösunds- och Trosa kommuner. Den totala budgeten är begränsad till 100 000 per år. Om summan av ansökningarna överstiger detta belopp görs en nedsättning av stödet proportionellt mellan alla sökande. Detta har dock i praktiken aldrig hänt, men principen enligt regelverket är att alla solidariskt ska dela om denna situation uppkommer. Ansökningarna ska ha inkommit senast 15 november och stödet för det aktuella året betalas ut i december. Senare inkomna ansökningar går till nästkommande år.

Östergötlands län

I Östergötlands län reviderades fraktstödet under 2004. Ersättningsnivån sänktes från 67 procent till 50 procent med hänvisning till EU:s statsstödsregler. Andra förändringar är att stödet idag enbart omfattar externa transporter dvs endast frakter med inhyrd och inte egen båt. Ersättningen för transporter med oförädlad fisk upphör också sedan det förekommit ansökningar om stöd för eget fiske. Den maximala ersättningen per företag och år har höjts från 15 000 till 20 000 kronor. Även de administrativa rutinerna har förändrats och flyttats till från Östergötlands Skärgårdsförening till skärgårdslotsen.

Transportstödet har verkat i Östergötlands skärgård sedan 1987. Det syftar till att kompensera skärgårdens lägesnackdelar jämfört med fastlandet när det gäller tyngre transporter. Det är ett sätt att ersätta skärgårdsföretagarna för de merkostnader som båttransporterna utgör. Det finns dock ingen exakt kunskap om hur stor merkostnaden är.

Tidigare kunde stödet sökas av såväl permanentboende hushåll som näringsidkare, men detta har tagits bort och idag är det ett rent företagsstöd för entreprenörer med huvudsaklig verksamhet på öarna. Erfarenheterna av stödet är att det har varit uppskattat och det har utnyttjats av ett 40-tal företag. Företag med huvudsaklig verksamheten förlagd till skärgården kan komma ifråga för stödet. Det ges enbart till transportkostnader av varor som används direkt i verksamhet eller i samband med investering, och inte när företagen gör jobb åt andra. Gäller transporterna varor för kunds räkning får man inte stöd. Det har emellanåt uppstått diskussioner om vad som är en stödberättigad transport. Företagen är fri att välja vilken extern transportör som helst.

Budgeten för stödet har under senaste åren uppgått till 240 000 kronor. Den har alltid hållits, men det har hänt någon gång att man behövt skjuta på ersättningen tills nästa år. Budgeten finansieras till hälften av Regionförbundet och till hälften av kommunerna. Beställaren betalar hela transportkostnaden och utbetalning av bidraget sker varje kvartal.

Kalmar län

Regionförbundet i Kalmar har sedan det bildades år 1997 givit bidrag till tunga frakter i skärgården. Stödet syftar till att eliminera eller underlätta de lägesnackdelar och därmed konkurrensnackdelar det för med sig att bo och vara verksam på öar som inte har fastlandsförbindelse.

Regionförbundet har klargjort att stödet inte kan påräknas per automatik utan det prövas regelbundet. Den argumentation som förts inför beslut om fortsatt stöd hävdar att vägnätet på land i huvudsak är samhällsfinansierat till skillnad från vattenvägarna, och att medan andra skärgårdar har avgiftsfria allmänna färjor har Kalmars skärgård inga från samhället organiserade transporter.

Stöd för transporterna kan ges till fastboende som är mantalsskrivna och har verksamhet på ö utan fast landförbindelse. Det kan således även ges till privatpersoner. Stödet har ett max belopp på 30 000 per hushåll och år. Stödberättigade frakter är varor som är så tunga och skrymmande att de inte kan hanteras med farkoster som anlitas inom ramen för kompletteringstrafiken eller sökandes egna båtar. Stöd utgår inte till transporter som bedrivs inom något projekt som får annat stöd. Inte heller ges stöd till virkestransporter och transport av oförädlad fisk.

Kommunen står för 1/3 av kostnaden, den enskilde 1/3 och regionen 1/3. I praktiken betalar kommunen ut bidraget och därefter betalar regionen till kommunen. Enligt den interjuade handläggaren fungerar systemet till stor del genom att man känner var och en.

Sjöfrakterna handlas upp i konkurrens av kommunen, men i praktiken är det bara två fraktbolag som har lämpliga båtar. Dessa båtar kör sedan frakterna med en godkänd prislista.

Västra Götalands län

I Västra Götalands skärgård utförs skärgårdstrafiken av statliga färjor och enskilda färjor. De statliga färjorna finansieras med statliga medel och de enskilda färjorna finansieras med statliga medel till 85 procent samt med taxor till resterande del. En särskild godsfärja sköter godstransporterna till öarna, och en annan fordonsfärja sköter fordonsbundna godstransporter. Dessa får statsbidrag till driften från Vägverket via statsbidraget till enskild väghållning.

Uppfattningar om fraktbidraget

I detta avsnitt redovisas resultatet av de intervjuer som gjorts med företag i skärgården inom de utvalda näringarna butiker, traditionella näringar, byggverksamhet och nya näringar. De intervjuade representanterna har redogjort för hur fraktbidraget har använts (fler anställda, investeringar, lägre priser etc.), vilken strategi man skulle anamma utan fraktbidrag, hur konkurrenssituationen ser ut för verksamheten samt företagets omsättning, kostnader och vinst i relation till fraktbidraget under senare år (i grova mått). Generellt kan sägas att de intervjuade har många likartade åsikter, men skillnader mellan de olika näringarna kan ses tydligt. Skillnaderna mellan näringarna är generellt sett större än var i skärgården man befinner sig och hur långt från fastlandet man är.

Vid intervjuerna uppger samtliga att fraktbidraget är viktigt och underlättar verksamheten i en situation där höga transportkostnader upplevs som besvärande. Vissa verksamheter är uppbyggda under förutsättningen att fraktbidraget finns och skulle enligt uppgift få läggas ner om fraktbidraget försvann. Det finns för dem inga möjligheter att ha kvar marknaden vid de prishöjningar som skulle krävas. Det gäller främst t.ex. butiker och vissa traditionella verksamheter som fisk och jordbruk. Andra är mindre beroende och säger att verksamheten inte står och faller med fraktbidraget, men även inom dessa kategorier av företag uppger flertalet att transportkostnaderna medför en konkurrensnackdel som inte går att undkomma och att ett bidrag för att täcka dessa extrakostnader är välkommet. Detta synsätt återfinns främst inom nyare näringar som vissa av verksamheterna inom konfektrens.

Butiker

Utifrån intervjuarbetet kan slutsatsen dras att butikerna generellt sett i hög grad är beroende av fraktbidraget för att kunna fortsätta verksamheten. Strategin utan fraktbidrag sägs i de flesta fall vara att lägga ner verksamheten. Detta är vad de intervjuade kontaktpersonerna uppger idag och huruvida detta verkligen också skulle vara fallet i realiteten är oklart, men det kan bekräftas av de knappa relationerna för omsättning, kostnader, marginaler och vinst som har uppgivits.

Konkurrensen för butikerna är främst stormarknader på fastlandet. Majoriteten av butikerna, oavsett om de är verksamma i norra, mellan eller södra skärgården uppger att fraktbidraget hjälper till att hålla priserna nere. Butiker som ligger väldigt nära fastlandet är mycket konkurrensutsatta, men även de längre ut känner av fastlandskonkurrensen. Skulle fraktbidraget tas bort skulle priserna enligt de intervjuade öka till den grad att kunderna istället skulle köpa med sig maten från fastlandet. Det finns olika typer av kunder och priskänsligheten varierar. Samtidigt som många kunder är priskänsliga är det många som vill ha ö-butiken och är lojala för att den är pittoresk, även om den är dyrare. Till exempel nämner en butik att en del sommargäster anpassar middagsplaneringen till utbudet för dagen hellre än att åka in till stormarknaden, för de vill ha kvar känslan av Saltkråkan.

Synen på fraktbidrag; vilka effekterna har varit av fraktbidraget, vilken strategi som skulle väljas om fraktbidraget inte funnits, uppvisar stora likheter oavsett om målgruppen är fastboende eller sommar- och båt-gäster, och oavsett om avståndet till fastlandet är långt

eller bara en kort bit. Fraktbidraget har enligt samtliga intervjuade främst givit möjlighet till att priserna ska kunna vara någorlunda konkurrenskraftiga. Investeringar, löneökningar, anställningar och andra effekter som skulle kunna vara aktuella har varit underordnade. Konkurrensen med fastlandet är kännbar och frakterna tillsammans med de små volymerna anges vara så fördyrande att samtliga betonar svårigheterna att få verksamheten att gå runt överhuvudtaget.

En slutsats är att butiker är verksamheter som är svåra att bedriva utan stöd i skärgården. Butikernas stöd genom fraktbidraget kan betraktas utifrån det allmännyttiga perspektivet att viss kommersiell service behövs om man vill ha en skärgård där det går att leva och verka. Det är mot bakgrund av detta mål inte enbart fraktbidraget som stöttar butikerna, utan även Länsstyrelsens stöd för kommersiell service i skärgården (se ovan).

Traditionella näringar

Traditionella näringar har också relativt omfattande frakter och drar nytta av fraktbidraget. Även dessa näringar har svårt med lönsamheten vid kommersiella villkor. Det har vid intervjuerna framkommit ett missnöje med att subventionsgraden är lägre för de traditionella näringarna än för butikerna. Det argument som framförs är att lantbruken ofta har gårdsbutiker. Även de som inte har gårdsbutik har framfört att de också är verksamma inom försäljning av mat till slutkund. Argumentationen haltar dock mot bakgrund att stödet till butikerna ges mot bakgrund av det allmännyttiga perspektivet av att kunna erbjuda kommersiell service också i skärgården.

Traditionella verksamheter ges även andra former av stöd utifrån det allmännyttiga målet att bevara kulturlandskapet i skärgården för friluftsliv och rekreation. Skärgårdsstiftelsens verksamhet är ett exempel på insatser för att värna om kulturmiljön i en skärgård där möjligheterna att leva och verka ska gå hand i hand med förutsättningarna för friluftsliv och rekreation. Fraktbidraget till dessa näringar kan därför ses som en del av en mer omfattande stödgivning som syftar till att uppnå en övergripande målsättning för en levande skärgård.

Byggnäringen

Fraktbidraget gör enligt byggföretagen att deras priser kan hållas nere, och att konkurrenskraften därigenom förstärks gentemot fastlandsföretagen. Genom dagens regelverk faller dock argumentet att fraktbidraget syftar till att utjämna konkurrensnackdelar för företag i skärgården gentemot fastlandsföretagen, genom att alla företag i regionen som har verksamhet i skärgården mer än 6 månader i princip kan ansöka om bidraget. Det är inte ovanligt att en byggnation tar mer än 6 månader, vilket innebär att även företag som har sitt säte på fastlandet kan ansöka om bidraget. Så har också skett, men det är generellt sett företag med någon form av anknytning till skärgården. De byggföretag som har intervjuats har uppfattningen att fraktstödet enbart gäller för företag som har sitt säte i skärgården. I praktiken uppfylls därmed syftet att företag i skärgården ska gynnas, men om reglerna blir mer kända faller detta argument genom att företag på fastlandet kan lämna priser som också baseras på subventionerade frakter.

Syftet med fraktbidraget till dessa näringar är inte självklart utifrån ett teoretiskt perspektiv. Om produktion och försäljning finns på en lokal marknad i skärgården, såsom vid en byggnation, behöver både fastlandsföretag och företag som har säte i skärgården frakta insatsvaror för byggnationen. Fastlandsföretaget behöver då också betala dyra transportkostnader för byggvarorna ut till öarna. Det är däremot en annan situation för en verk-

samhet i skärgården som konkurrerar med företag på fastlandet som inte ställs inför motsvarande transportkostnader för att nå en gemensam fastlandsmarknad och/eller få tillgång till insatsvaror.

Byggmarknaden i skärgården är idag överhettad och stödets utformning gynnar i princip byggandet i skärgården snarare än företag eller fastboende i skärgården. Detta kan komma att ändras över tiden, men det resulterar i att den relativt intensiva byggverksamhet som pågår i skärgården och som i hög grad efterfrågas av sommargäster, genererar frakter som subventioneras av landstinget. De intervjuade byggföretagen anger att fraktbidraget leder till lägre priser, och därmed gynnar de betalande slutkunderna, men det finns också de som hävdar att bidraget hamnar hos byggföretagen (vilket egentligen är mer förenligt med stödets syfte). Andelen fastboende respektive sommargäster bland byggföretagens kunder varierar, men bland de intervjuade företagen är sommargästerna en stor andel. Om fraktbidraget skulle försvinna och byggföretagen skulle vara tvungna att ta ut högre priser, hävdar flera av de intervjuade att betalningsviljan från denna grupp skulle vara tillräcklig, medan andra tror att kunderna då i högre grad skulle bygga själva.

I andra skärgårdsregioner som har fraktbidrag kan bidraget tas ut till den egna verksamheten, men inte när arbete utförs åt andra. Både för Östergötlands och Sörmlands skärgård betonar de som handlägger stödet att det inte ges fraktstöd när företaget utför arbete åt andra, utan enbart vid investeringar i den egna verksamheten (se ovan). Med denna praxis ges konkurrensneutraliteten en mer korrekt reell innebörd. Regelverket uppnår då i högre grad ambitionen att likställa förutsättningarna för verksamhetens bedrivande och minskar de ökade transportkostnader som uppkommer för den egna verksamheten i skärgården. Transportkostnaderna för frakterna av byggvaror till en betalande slutkund subventioneras dock inte. Däremot kan slutkunder i Södermanland ansöka om fraktbidrag, eftersom såväl företag som individer där kan ansöka om fraktbidrag. Det är emellertid inte klart hur detta resonemang går att föra över till andra näringar än byggverksamhet, t.ex. konferensverksamhet, där man har kostnader i den egna verksamheten för tjänster som betalas av slutkund. Exakt hur stor subventioneringsgraden av transporter ska vara för att skapa jämförbara transportkostnader är i inget fall exakt uträknat utan i Östergötland hänvisar man till stadsstödsreglerna och i Sörmland har man bestämt sig för de angivna 40 procent av transportkostnaderna.

Nya näringar

Beträffande nya näringar som t.ex. olika former av konferens och restaurangverksamhet så synes det ekonomiska behovet av fraktbidrag variera. Sårbarheten för kostnadsökningar skiljer mellan olika företag.

Några av dessa företag anger att fraktbidraget är viktigt men att de inte står och faller med fraktbidraget. Siffrorna för vinst och omsättning talar också i vissa fall ett tydligt språk om en framgångsrik verksamhet där fraktbidraget har en underordnad roll. Det finns dock även här verksamheter som är uppbyggda under den förutsättning att fraktbidraget existerar och som skulle ha svårt att klara sig.

Några viktiga faktorer för hur man ser på behovet av fraktbidrag är avståndet till fastlandet, utbudet av reguljär färjetrafik och marknadspositionen. I t.ex. norra delarna av skärgården där WÅAB:s trafik är utbyggd i mindre omfattning är behovet av fraktbidrag jämförelsevis stort. Konferensmarknaden är en konjunkturberoende marknad som under de senaste åren sett såväl upp- som nedgångar, och hur behovet och effekterna av fraktbidraget upplevs kan även variera över tiden.

Företagen inom dessa näringar anger att de har konkurrens från företag i hela regionen. Det framför att de har transportkostnader som de inte kan undvika som försvårar konkurrensen med företag på fastlandet. De som har verksamheten baserad på öar utan reguljär färjetrafik ser fraktbidraget som ett sätt att skapa mer likvärdiga villkor med konkurrenter och andra näringsidkare som har möjlighet att frakta med den reguljära (och därmed subventionerade) trafiken.

En utestående fråga är vilket värde det har för kunden att vara i skärgården och inte på fastlandet. Om det inte är värt att betala mer ju längre bort från daglig service och ju längre ut i havsbandet man är. Om detta mervärde motsvarar de ökade transportkostnaderna är ovisst, men torde ha ingått i kalkylen för verksamhetens överlevnadsutsikter om inte fraktbidraget hade funnits.

Fraktbolag

Flera av de intervjuade bolagen klagar över den subventionerade konkurrensen gentemot den reguljära trafiken. Fraktbolagen har nischat sig mot bra service; att man kan gå in till bryggor där de reguljära turerna inte går och att man kan komma med varorna när det passar kunden. För de som känner till fraktbidraget, bidrar också detta till att vara en attraktionsfaktor för att välja fraktbolag och inte den reguljära trafiken.

I vilken mån man samordnar transporter varierar mellan bolagen. En del försöker medvetet samordna för att få bättre ekonomi i tjänsterna, men många samordnar inte i nämnvärd utsträckning. Fördelar med en eventuell samordningscentral har tagits upp vid intervjuerna, men fraktföretagen förespråkar småskaligheten och tycker att den fungerar bra. En beställningscentral fanns tidigare, men fick lägga ner. Den tog enligt en av de intervjuade de bra jobben själv och lämnade resten till de övriga.

Andelen bidragsberättigade frakter varierar kraftigt mellan företagen. En del har mest frakter till fritidsboende som bygger hus och företag från fastlandet, och de söker inte fraktbidrag. Andra sköter transporter till krogarna i området, och de söker fraktbidrag. Många känner inte till att fraktbidraget finns och skulle det utnyttjas av alla som har rätt till det skulle anspråken förmodligen öka kraftigt.

Hur frakterna ser ut beror mycket på den båt man har tillgång till. Vissa har kran, andra kan ta bilar eller gå in i mycket grunda vikar.

De juridiska ramarna

Fraktbidraget berörs av flera rättsliga ramverk. En av de främsta är de kommunalrättsliga reglerna som finns för bidragsgivning. Andra viktiga ramar är konkurrens- och EU-rättsliga regler⁴.

Kommunalrättsliga regelverk

Kommuner och landsting är involverade i många verksamheter som inte direkt bygger på något lagligt krav utan är frivilliga åtaganden. Till dessa frivilliga verksamheter hör såväl att vara beställare och finansiär av den kollektiva sjötrafiken inom länet som att stödja godstransporterna till sjöss. Den rättsliga grunden för denna verksamhet är den allmänna kompetensbestämmelsen i 2 kap 1 § kommunallagen (KL). Där sägs det att kommuner och landsting kan stödja eller ta hand om sådana angelägenheter som är av allmänt intresse och som inte ska hanteras enbart av staten eller någon annan. Med stöd av denna kompetensregel anses kommuner och landsting även kunna ge ekonomiska bidrag, när åtgärden motiveras av allmänintresset. Sådant som hanteras av andra t.ex. sysselsättningspolitiska åtgärder får kommuner och landsting i princip inte ägna sig åt. Stöd till enskilda näringsidkare får lämnas enbart om det finns ”synnerliga skäl”.

Bidragsgivning har prövats flera gånger av Regeringsrätten bl.a. med utgångspunkten av 2 kap 1 § KL och den s.k. likställighetsprincipen, 2 kap 2 § KL, enligt vilken ”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Länsrätten i Stockholms län prövade i en dom från den 24 september 1999 lagligheten i Regionplane- och trafiknämndens beslut den 1 juni samma år om fraktbidrag till fastboende och företag. Rätten ansåg att landstinget inte anfört några skäl till varför fritidsboende inte skulle få del av bidraget. Beslutet upphävdes i den delen, men ansågs vila på rättsvis grund när det gällde bidrag till företag, eftersom riktlinjerna inte krävde att innehavarna var bosatta på öarna och eftersom bidraget inte öronmärkts till bara vissa företag. Nämndens beslut den 27 april 1999 om bidrag till skärgårdsbutikernas varutransporter underkastades också laglighetsprövning, under åberopande att det gällde något som inte är en angelägenhet för landstinget, men länsrätten avslog den 27 september 1999 besvären, med hänvisning till att främjandet av den kommersiella servicen i skärgården får ses som ett allmänt intresse. Länsrätten ansåg att beslutet vilade på laglig grund med hänvisning till att det finna rättsligt utrymme för kommunala åtgärder som annars skulle vara otillåtna när vissa serviceområden riskerar att falla bort i t.ex. glesbygd.

Åtgärder att främja näringslivet som på grund av sin allmänna natur faller inom den allmänna kompetensen, är exempelvis infrastrukturella åtgärder. I övrigt uppvisar rättspraxis en återhållsam inställning när det gäller kommuners och landstings stöd till näringslivet. En sedan länge känd begränsning är att en kommun eller ett landsting inte får påverka näringslivets val av förläggningsort för sina olika arbetsställen genom direkt ekonomiskt stöd till företagen. Kommunalt stöd till företag i sysselsättningsfrämjande syfte har i rättspraxis ansetts tillåtet bara i allvarliga krissituationer när en omfattande arbetslöshet hotar vid t.ex. nedläggning av ett dominerande företag i en kommun.

⁴ Detta avsnitt bygger till största delen på PM ”Juridiska frågor med anknytning till fraktbidrag” som tagits fram inom juridiska enheten på Lanstingsstyrelseförvaltningen inom Stockholms läns landsting.

Rättsläget kring frågan om fraktbidraget är oklart. Landstingets jurister gör bedömningen att *”I den mån syftet är att ge stöd till enskilda näringsidkare som etablerat sin verksamhet på ställen som medför att ev. transportbehov av visst slags gods också innebär högre kostnader än för andra näringsidkare med motsvarande verksamhet, torde det inte vara en uppgift för landstinget att med bidrag åstadkomma en konkurrensutjämning mellan olika företag”*.

EG-rättsliga regelverk

Bestämmelser om offentligt stöd till näringsidkare finns även inom EG-rätten. Huvudregeln är att stöd med offentliga medel, s.k. statsstöd, till enskilda företag, grupper av företag eller branscher inte får ges. EG-rätten är dock bara tillämplig i de fall handeln mellan medlemsstater påverkas.

Landstingets befogenheter enligt kommunallagen att främja näringslivet kan i allt väsentligt utövas utan påverkan av gemenskapsrätten eftersom den svenska kommunallagen i praktiken ger kommuner och landsting mycket små möjligheter att besluta om direkta företagsstöd. Men, om mottagaren av ett ekonomiskt bidrag är en enskild näringsidkare, som är fallet med fraktbidraget, har statsstödsreglerna, EG-domstolens rättspraxis och andra tillämpliga bestämmelser på EG-rättens område betydelse. Detta torde gälla även om bidraget anses uppfylla kommunallagens krav på synnerliga skäl. Kommuner och landsting är också skyldiga att lämna upplysningar till näringsdepartementet om alla former av stöd som kan bli föremål för prövning av Europeiska gemenskapernas kommission.

Regelverket om statsstöd tillåter ”stöd av mindre betydelse” som inte överskrider 100 000 euro över en treårsperiod. EG-domstolen har dock i några rättsfall gjort en extensiv tolkning där det uttalats att relativt små stöd inte utesluter möjligheten av att handeln mellan medlemsstaterna påverkas. Vidare gäller inte denna stödregel för sektorer som transport, jordbruk eller fiske. När det gäller transportstöd är detta i princip förbjudet utanför stöd-områden. I den s.k. Altmarkdomen godkändes dock transportstöd som hade allmännyttigt intresse om det inte överfinansierades.

I princip är inte heller stöd för regionala ändamål som avser att minska ett företags löpande kostnader tillåtet. Undantag kan göras i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning.

Enligt landstingets jurister är dock regelverket tämligen komplicerat och de anser att *”med hänsyn till EU-rättens komplexitet, att statsstödsreglerna f.n. är under omarbetning samt att EU-lagstiftningen principiellt har företräde framför svensk nationell lag, bör fraktbidragets förenlighet med EU-regelverket föranleda kontakt med näringsdepartementet, om det bedöms finnas politisk vilja att fortsätta utge fraktbidrag i tappning av företagsstöd”*.

Den svenska konkurrenslagen

Inom konkurrenslagen finns två generella förbud; om konkurrensbegränsande samarbete mellan företag (6 §) och om missbruk av dominerande ställning (19 §). Ett vanligt klagomål går ut på att den offentliga aktören subventionerar den konkurrensutsatta verksamheten med budget- eller skattemedel. Ofta är den som klagat ett företag som anser sig drabbad av att stöd utgått till en konkurrent. Missbruk av dominerande ställning är en typ

av agerande där offentliga företag relativt ofta blir föremål för granskning av konkurrensverket och som direkt eller indirekt kan beröra frågor om konkurrensneutralitet.

Enligt Konkurrensverket ger stöd alltid snedvriden konkurrens på en marknad, men det kan ändå under vissa omständigheter vara godtagbart till följd av att andra mål väger tyngre än konkurrensintresset⁵. Bland dessa omständigheter nämns bl.a. stöd för ekonomisk utveckling i glesbygd.

I ett sammanhang då konstruktionen av fraktbidrag analyseras är konkurrenslagen främst relevant när det gäller ev. utbyggnad av reguljär godstrafik och hur denna subventionerade trafik konkurrerar på en marknad med de privata fraktbolagen och hur detta inverkar på konkurrensneutraliteten. På en marknad där den reguljära trafiken upphandlas uppkommer också juridiska ramar inom lagen för offentlig upphandling.

⁵ Konkurrensverket, ”Myndigheter och marknader - Tydligare gräns mellan offentligt och privat”, 2004:4

Avgörande aspekter

Konkurrensneutrala transportkostnader

Ett syfte med stödet är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården i förhållande till glesbygdsområden på fastlandet. Resonemanget bakom syftet är att företag i skärgården ska kunna vara verksamma på likartade villkor som företag i övriga regionen för att därigenom stimulera till en utveckling där det är möjligt att leva och verka i skärgården.

Stödets utformning idag ger dock möjlighet till fraktbidrag för olika former av transportkostnader där begreppet konkurrensneutralitet inte är helt enkelt, varken i ett teoretiskt eller praktiskt perspektiv. Det är inte givet hur konkurrensneutralitet egentligen kan skapas för olika verksamheter där marknadens och produktionens förutsättningar varierar på olika sätt mellan skilda näringar för fastlands- respektive skärgårdsföretagen. Utöver detta är det svårt att fastställa vilken subventionsgrad som motsvarar en konkurrensneutralitet. För butiker i skärgården kan detta bestämmas approximativt relativt enkelt, medan t.ex. frakterna av grus är betydligt mer svårbestämbara. Där sätts priserna bl.a. efter volym och beroende på var gruset tas. Det är inte säkert att det är billigare att frakta till en destination på fastlandet, ens med samma volym, än en destination i skärgården. När det gäller byggbranschen är det egentligen endast frakter till den egna verksamheten som skapar konkurrensneutralitet jämfört med byggföretag på fastlandet.

Den målsättning som har ställts upp ger inga självklara riktlinjer för hur ett fraktstöd ska utformas. Målsättningen att ge likvärdiga transportkostnader kan dessutom ifrågasättas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, och är inte nödvändigtvis ett krav för den övergripande målsättningen att det ska vara möjligt att leva och verka i skärgården. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det optimalt om de verksamheter som passar i skärgården får blomstra och utvecklas, givet de långa och dyra transporterna men också givet de många unika värden som skärgården kan erbjuda. Verksamheter som kräver stora volymer av fraktat gods som inte någon kund i slutändan är villig att betala för, gör sig kanske bäst i någon annan del av regionen. De fraktunga verksamheter bör enligt detta synsätt bara få samhällsstöd om de utifrån andra perspektiv anses nödvändiga och fyller en allmännyttig funktion, som t.ex. kommersiell service.

Transportstöd kontra företagsstöd

Fraktbidraget är idag utformat som ett företagsstöd. Det stödjer företag som är varaktigt verksamma i skärgården. Stödets utformning är baserad på den politiska viljan att stödja förutsättningarna för att leva och verka i skärgården. Dess utformning är dock också baserad på utkomsten av den juridiska prövningen och diskussionerna år 1999 då stödets målgrupp förändrades från boende i skärgården till företag med verksamhet i skärgården. Genom att kommunallagen inte tillåter diskriminering av medborgare så är även företag på fastlandet i princip berättigade till stödet, om de har verksamhet i skärgården mer än 6 månader.

Fraktbidragets utformning idag, med dess icke-diskriminerande struktur, gör att det egentligen är ett stöd till *företagande* i skärgården (oberoende av vem som utför verksamheten), mer än till *företag* i skärgården. Det är en riktig utformning om man vill stödja aktivitet på öarna, oberoende av vem som utför den, men en mindre lyckad utformning

om syftet var att stödja skärgårdsborna. I praktiken ska man dock komma ihåg att stödet utnyttjas av få fastlandsföretag, men detta kan komma att ändras om kunskapen om att stödet finns och hur dess regelverk ser ut blir mer spridd.

Det är ett alternativ att begränsa rättigheterna till stödet ytterligare, om man i högre grad vill uppnå att stödet når *företagare* i skärgården och inte *företagande* i skärgården. I princip skulle stödet kunna utgå endast till företag som är verksamma huvuddelen (t.ex. 10) av årets månader i skärgården och/eller får huvuddelen av (t.ex. minst 80 procent) av omsättningen från verksamhet i skärgården. Detta är en skärpning av den begränsning som redan finns där företagen ska ha verksamhet i minst 6 månader om året för att vara bidragsberättigade.

Även om dagens fraktbidrag är riktat mot företag, syftar det till att vara ett transportstöd och berättigas med att transporter till företag i skärgården är dyrare än till andra företag. EU:s regelverk för transporter är generellt sett restriktivt utanför stödområden, men transportstöd med hänvisning till allmännyttan har godkänts enligt EU:s rättspraxis om de inte innebär överfinansiering i den s.k. Altmarkdomen.

Ett transportstöd, dovs mer generellt stöd till godstransporter i skärgården, gynnar såväl företag som privatpersoners godstransporter. Det gynnar också såväl permanentboende som fritidsboende, vilket får bedömas utifrån den politiska viljan beträffande att gynna de som vill vistas i skärgården på sin fritid respektive de som väljer att bo där jämt.

Det är en uttalad politisk vilja att skärgården ska vara tillgänglig för alla och bl.a. mot denna bakgrund är dess kollektivtrafik subventionerad. WÅAB har idag verksamhet även inom godstransporter och denna verksamhet är inte skild från ansvaret för kollektivtrafik. En politisk vilja att även godstransporter ingår i målsättningen om goda kommunikationer och hög tillgänglighet i skärgården skulle kunna implicera ett transportstöd i form av bidrag till transporter eller utbyggnad av den reguljära och idag subventionerade godstrafiken.

Ett företagsstöd i skärgården är dock svårare att motivera. Dagens konstruktion av fraktbidraget befrämjar aktivitet i skärgården. Dagens skärgård har dock relativt låg arbetslöshet, så ett fraktbidrag som i första hand främjar sysselsättningen i skärgården saknar grund, även om variationer över tiden och i olika delar av skärgården ska tas på allvar. Företagsstöd som en nödvändig beståndsdel utifrån det allmännyttiga perspektivet att människor ska kunna bo och leva i skärgården kan också ifrågasättas. Mot bakgrund av den befolkningsökning vi har sett i skärgården under de senaste 30 åren uppstår frågan om i vilken utsträckning offentliga stöd till verksamheter i skärgården idag ska prioriteras.

Även andra stödformer till företag i skärgården ifrågasätts idag. Inom Länsstyrelsen i Stockholms län förs diskussioner om huruvida stödet till småföretag det s.k. Landsbygdsstödet ska vara kvar. Å andra sidan behöver regelverk vara kontinuerliga och det finns verksamheter i skärgården som är uppbyggda utifrån förutsättningen att fraktstödet finns. För vissa företag kan en reducering eller ett borttagande av detta stöd vara förödande och kan kommat skapa en debatt som kanske inte är önskvärd.

Vilka typer av företag

Intervjuerna med företagare i skärgården visade att skilda typer av företag har olika goda förutsättningar att klara av transportkostnaderna. Det skiljer främst mellan olika branscher, där butiker och traditionella näringar verkar ha de största problemen och de minsta

marginalerna. Det skiljer också något mellan företag av olika storlek (småskalighet ökar sårbarheten), kommunikationsmöjligheter (vissa delar av skärgården har mindre utbyggd reguljär trafik) och med avståndet till fastlandet.

Ett mer restriktivt alternativ än dagens är att ytterligare begränsa de branscher som är berättigade till fraktbidrag. Butiker skulle kunna få specialtaxor på WÅAB:s linjer utifrån det allmännyttiga motivet om kommersiell service. Vilket skulle vara en enklare administrativ hantering jämfört med idag då de är tvungna att skicka tillbaka fraktfakturorna från WÅAB för därefter att kunna få tillbaka bidragsdelen av det fakturerade beloppet. De traditionella näringarna skulle kunna få ett riktat stöd (utöver Skärgårdsstiftelsen) baserat på det allmännyttiga intresset av landskapsvårdande verksamhet. I övrigt skulle bidraget kunna tas bort med hänvisning till att de verksamheter som har lämpliga förutsättningar för att bedrivas i skärgården kan bedrivas där på kommersiella villkor.

Butiker och traditionella näringar kan således stödjas utifrån behovet av kommersiell service och bevarande av kulturlandskapet, men generellt sett är branschvis selektion som grund för stöd olämpligt av flera skäl. För det första får inte vissa företag särbehandlas vid bidragsgivning utan särskilda skäl. Dessutom kan en konstruktion som bygger på att välja ut vilka branscher som ska få stöd leda till både fusk och gränsdragningsproblem. Det är normalt inte heller en politisk uppgift att bedöma vilka branscher och näringar som ska gynnas på bekostnad av andra. Inte heller är det självklart vilka näringar som är "essentiella" för att det ska gå att leva och verka i skärgården.

Var i skärgården

Ett alternativ är att begränsa målgruppen för fraktbidraget till dem som bor längst ut och som har de största fraktkostnaderna. Detta är vid en första anblick en naturlig avgränsning, men vid närmare eftertanke är det inte så enkelt. Läget i skärgården påverkar transportkostnadernas storlek, men det påverkar även konkurrensituationen. Många gånger är det högre konkurrens och större priskänslighet nära fastlandet. Det är en politisk bedömning om det är tillfredställande att viss service är begränsad på öar nära fastlandet.

En viktig distinktion är öar i skärgården till vilka det går reguljär (och därmed subventionerad) trafik kontra öar som inte har denna utan som är beroende av att själva sörja för hela kostnaden. I norra delarna av skärgården är den reguljära trafiken jämförelsevis mindre utbyggd än i södra delarna. En åtstramning av fraktbidraget geografiskt kan förväntas leda till krav på utbyggnad av reguljär subventionerad trafik. En strategi där den subventionerade godstrafiken byggs ut kraftigt och körs på tidtabell kan dock förmodas leda till ökade kostnader.

Ett ytterligare alternativ är att i större utsträckning begränsa fraktbidraget till platser där den reguljära trafiken otvetydigt inte kan utföra uppgiften. En begränsning finns redan idag att företag, med undantag för butiker, endast kan söka fraktbidrag för det gods som inte kan gå med reguljär trafik. Genom att godstrafiken i WÅAB:s regi har byggts ut har övriga fraktbolag i praktiken nischat sig på att gå till bryggor dit inte WÅAB går, men hanteringen av bidraget kan göras tydligare. Det är ett alternativ att frakter till bryggor i närheten av (eller på samma ö som) en brygga som har reguljär trafik inte är berättigade till fraktbidrag. En nackdel är risken för gränsdragningsproblem.

Vilka typer av transporter

I regelverket sägs att fraktbidraget utgår för gods som är tungt och skrymmande, och därför inte kan fraktas med reguljär trafik. Genom att den reguljära godstrafiken har byggts ut har möjligheterna att frakta även det tunga och skrymmande godset med reguljär trafik ökat. WÅAB har idag inga möjligheter att ta allt det fraktade godset i skärgården och för detta skulle en rejäl utbyggnad krävas, men den utbyggnad som gjorts har delvis förändrat förutsättningarna på denna marknad och därmed för fraktbidraget.

Ett alternativ är att begränsa de typer av frakter som är berättigade till fraktbidrag utifrån dess innehåll. T.ex. kan stödet till grustransporter ifrågasättas. Redan idag är vissa typer av frakter undantagna fraktbidrag; oljeprodukter och transport av avverkad skog.

Ett mer expansivt alternativ är att ha en mer utbyggd offentligt subventionerad godstrafik. Om denna ska ha en mer heltäckande funktion för godstransporterna i skärgården kan dock kostnaderna förväntas öka orimligt mycket, särskilt om trafiken skulle gå enligt tidtabell, då det kan vara svårt att lasta optimalt. Ett alternativ för att förbättra utnyttjandegraden är att frakterna samordnas centralt i en bokningscentral.

En mellanvariant är att inte ha en heltäckande reguljär godstrafik, men en kraftigt utbyggd sådan där endast det gods som enligt samordningscentralen inte är möjligt att frakta till destinationen kan få fraktbidrag.

Ett problem i detta sammanhang är konkurrensförhållandena mellan WÅAB och de privata fraktbolag som inte får del av reguljärtrafikens subventioner. De som kan komma att bli upphandlade underleverantörer i den reguljära trafiken kan få goda förutsättningar, men övriga kan få det svårt. Detta är en känslig relation redan idag och flera av fraktbolagen klagar på konkurrensen. Samtidigt finns nischen att gå till bryggor som inte reguljärtrafiken når och att kunderna i många fall erhåller fraktbidrag. Om den reguljära och subventionerade godstrafiken byggs ut ytterligare kan konkurrensförhållandena på denna marknad bli problematiska.

Det finns flera andra problem med utbyggd godstrafik. Den mest uppenbara är budgeteffekterna, men även att det på gott och ont är ett mer generellt stöd. Det skulle kunna leda till att målgruppen i högre grad än i dag kan bestå av andra än de som permanent lever och verkar i skärgården, och det är en politisk avvägning vad man vill uppnå med stödet.

Hur ska stödet administreras?

Många av de intervjuade butikerna, vilka får fraktbidrag för transporter även på WÅAB:s linjer, har uttryckt att stödet borde dras av WÅAB:s fraktfakturor istället för betalas ut i efterhand, efter att butikerna betalat fakturan och skickat tillbaka den till WÅAB. Även WÅAB anser att detta önskemål vore möjligt att tillmötesgå.

Majoriteten av de intervjuade har inga invändningar mot att WÅAB administrerar stödet. Det finns dock några som ifrågasätter varför SIKO inte fortsatte att vara dess administratör, inte baserat på missnöje med WÅAB:s hantering utan på principer. SIKO ansågs vara part i målet och dess beslut var ej möjliga att överklaga. Kritikerna menar att detta gäller även för WÅAB. Till WÅAB:s fördel talar en god kännedom om förutsättningarna och villkoren för godsfrakter i skärgården.

Budgetstyrning kontra regelstyrning

Ett stort problem med fraktstödet konstruktion är att det är uppbyggt utifrån regelstyrning, oavsett budgetmässiga konsekvenser. I regelverket sägs att ansökan som kommer in när avsatta pengar är slut kan komma att avslås. Detta har dock i realiteten inte inträffat, utan budgeten har istället överskridits. En konstruktion där ett fastställt regelverk kan kombineras med en högre grad av budgetkontroll är önskvärd.

Alternativa utformningar

Begränsande kriterier

Begränsningar i den generella generositeten i regelverket för fraktstödet kan göra det mer inriktat mot stöd där behoven är störst. Begränsningar i fraktstödet konstruktion är befogade mot bakgrund av att de medel som står till förfogande är begränsade. Det är också viktigt att beakta hur utvecklingen och förhållandena i skärgården ser ut idag, när målgrupper och prioriteringar diskuteras.

- *Tak på stödbeloppet.* Vissa större projekt t.ex. en byggnation kan komma att kräva mycket omfattande transporter. Ett enda enskilt projekt kan då komma att ta en orimligt stor del av den totala budgeten och leda till stora överskridanden av denna. För att undvika detta kan ett tak införas på vilket belopp som kan betalas ut per år och företag.
- *Sänkt subventionsgrad.* Med hänsyn till riktlinjerna för stadsstöd kan subventionsgraden sänkas till 50 procent.
- *Utbetalning i efterskott.* För att säkerställa att budgeten inte överskrids kan regelverket utformas så att företagen får fraktbidraget utbetalt en gång per år; efter årsskiftet när den totala summan för bidragsberättigade frakter har beräknats. I regelverket kan då fastställas att subventionsgraden bestäms efter årets slut, men uppgår till maximalt x procent av fraktkostnaden. Butikerna kan få specialtaxor för det gods som fraktas reguljärt på WÅAB:s linjer, så att de slipper ligga ute med likviditet.
- *Krav på samordning.* Kraven på att godstransporterna ska samordnas kan öka för att förbättra effektiviteten. En samordningscentral för alla fraktbidragsberättigade frakter är det mest långtgående alternativet. Denna samordningscentral kan upphandla entreprenörer för samverkan. Vill kunderna ha ökad service och uttransport utifrån mer individuella önskemål är detta ett val som kan tillgodoses på en marknad men inte subventioneras. En positiv konsekvens är att aspekter som bedöms som viktiga kan inkluderas vid upphandlingen av samverkande fraktföretag t.ex. miljökrav. En nackdel är att småskaligheten kan vara välfungerande. En viktig aspekt är att en samordningscentral aldrig bör drivas av en dominerande part som också själv kör transporter.
- *Begränsning av branscher.* En relativt kraftig begränsning av fraktbidraget vore att begränsa det till enbart butikerna alternativt till butiker och traditionella näringar. Detta skulle kunna motiveras mot bakgrund av behovet av kommersiell service och viljan att värna om kulturlandskapet, men att utvecklingen i skärgården i dag inte behöver stödjas i övrigt för att det ska vara möjligt att bo och verka. Detta kan dock komma att ge stora effekter för enskilda verksamheter som är uppbyggda kring att stödet finns, även om den generella utvecklingen är stark.
- *Begränsning utifrån typ av frakter.* De begränsningar som finns i dag kan utökas t.ex. med transporter av grus. Även andra varor kan vara tänkbara t.ex. byggvaror för byggnation till slutkund.
- *Mer begränsad målgrupp.* Målgruppen kan begränsas för att i högre grad komma skärgårdsföretag tillgodo. Kommunallagen tillåter inte diskriminering av kom-

munens medlemmar, men den regel som redan finns i dag (att alla företag i regionen är berättigade till fraktbidrag om de är verksamma minst 6 månader i skärgården) kan snävas åt och begränsas till alla företag som är verksamma minst 10 månader per år i skärgården och får minst 80 procent av omsättningen från verksamhet i skärgården.

Tre alternativ kan tas fram baserat på diskussionen i denna rapport. I ett rättsligt perspektiv är alternativ 2 relativt okomplicerat, medan de juridiska ramarna för de övriga två alternativen kan behöva utredas särskilt.

Alternativ 1: Ett transportstöd

I detta alternativ ligger fokus på att kommunikationer och tillgänglighet i skärgården är en av de viktigaste förutsättningarna för en stabil och balanserad utveckling av näringsliv och service i skärgården. Godstransporterna i skärgården är del av en infrastruktur där subventionerade kommunikationer och god tillgänglighet kompenserar för skärgårdens lägesnackdelar.

En samordningscentral inrättas för att öka effektiviteten i systemet. Denna upphandlar fraktbolag som utför transporterna och samordnar den trafik som är bidragsberättigad enligt det uppställda regelverket. Fraktbolagen får subventioner för dessa frakter motsvarande de subventioner som ges till den reguljära godstrafiken, och de tar betalt utifrån godkänd prislista. I övrigt utgår inget ytterligare bidrag till fraktat gods i skärgården.

I regelverket fastställs vilken typ av gods som kan fraktas med denna trafik och till vilka kunder. I princip kan regelverket anpassas till många olika önskemål som implicerar såväl begränsningar som expansion av bidraget jämfört med idag. Ett alternativ är att regelverket liknar dagens dovs att de upphandlade subventionerade fraktbolagen transporterar gods som inte kan fraktas med reguljär trafik, till öar dit denna inte når och till företag som är varaktigt verksamma i skärgården. Inom systemets ramar kan reglerna för vilka företag dessa frakter gäller också begränsas mer, liksom att vissa typer av gods kan undantas från stöd. Inskränkningar angående till vilka bryggor den samordnade trafiken kan gå till är också möjligt att inkludera i regelverket om så önskas.

Den reguljära godstrafiken kan kvarstå i omfattning som idag, eller byggas ut om det är en politisk intention. Butikerna kan välja att utnyttja WÅAB:s reguljära trafik eller den samordnade trafiken beroende på vad som passar bäst. I båda fallen ges samma prinsnivå.

Ett problem är att klara en begränsad budget. Ett sätt är att fastställa prioriteringar för den samordnade trafiken, där vissa typer av kunder och gods kan få vänta och komma med i mån av plats eller till närliggande brygga, men detta kan förmodligen komma att leda till diskussioner. Fördelen är att systemet innebär ett stöd till transporter som en del i en infrastruktur för god tillgänglighet.

Alternativ 2: Ett samhällsekonomiskt effektivt stöd

Här betonas skärgårdens utveckling och roll idag, samt det faktum att verksamheter bäst lokaliseras där det finns goda förutsättningar att utvecklas, givet de lokala förhållandena. För vissa verksamheter finns det dock ett allmänintresse som berättigar till stöd från samhällets sida. Det gäller t.ex. goda kommunikationer, att kulturlandskapet ska bevaras och

att det finns tillgänglig kommersiell och offentlig service. Dessa faktorer är grundläggande för skärgårdens utveckling vilket berättigar offentlig inblandning. Stöd till företag i övrigt snedvrider dock konkurrensen och låser in resurser i stödberoende verksamheter utan egen livskraft.

I detta alternativ får butiker och traditionella verksamheter fraktbidrag (och övrigt stöd inom andra stödformer) medan övriga verksamheter agerar helt på kommersiella villkor. När fraktbidraget dras ner, ökar dock troligen kraven på utbyggnad av den reguljära subventionerade godstrafiken för att upprätthålla goda kommunikationer i skärgården som en viktig förutsättning för utveckling.

De stödberättigade verksamheterna får specialtaxor på WÅAB:s transporter och återbetalning av bidragsdelen av transportkostnaden för transporter med andra bolag. Reglerna för subventionsgrad och administrativa rutiner kan se ut som idag, men det är också möjligt med förändringar i expansiv eller restriktiv riktning. En budgetkontroll med utbetalning i efterhand som max uppgår till x procent är också i princip möjlig. Alltför stora restriktioner undergräver dock de offentliga intentionerna om välfungerande kommunikationer samt stöd till landskapsvård och service.

Fördelen med detta stöd är att inte skapa konkurrensnedvridningar och stödberoende företag, men beroende på i vilken utsträckning den reguljära godstrafiken byggs ut, kan budgetkraven också bli alltför stora. Målgruppen för dessa satsningar är relativt ospecificerad, genom att alla kan få del av de subventionerade transporterna.

Ett problem är att vissa verksamheter är uppbyggda utifrån att stödet finns och de negativa konsekvenserna kan bli stora för vissa öar och enskilda. En snedvriden konkurrens kan också skapas i relationen mellan den subventionerade godstrafiken och de fraktföretag som verkar på den kommersiella marknaden.

Alternativ 3: Ett begränsat företagsstöd

I detta alternativ ser de övergripande principerna ut som idag, men det är mer restriktiva. Syftet kvarstår att det ska vara möjligt att vara verksam i skärgården på goda villkor trots lägesnackdelar.

- Ett takbelopp införs för stödet; nivån kan diskuteras men den kan t.ex. ligga runt 60-80 000 för att förhindra att enskilda projekt får orimligt stor andel av den totala budgeten.
- Subventionsgraden sänks till max 50 procent med hänvisning till EU:s statsstödsregler. Denna sänkning gäller även för butiker, vilka får specialtaxor på WÅAB:s linjer.
- Administrationen av bidraget görs av WÅAB och stödet betalas ut efter årsskiftet när samtliga bidragsansökningar inkommit. Bidraget kan då i realiteten uppgå till maximalt 50 procent, men kan även bli mindre om antalet ansökningar varit mer än beräknat.
- Målgruppen begränsas till alla företag som är verksamma minst 10 månader per år i skärgården och får minst 80 procent av omsättningen från verksamhet i skärgården. Detta ska intygas av annan.

- Fraktbidrag för byggnadsmaterial ges enbart till fraktat gods för investering i den egna verksamheten. Byggmaterial för byggnation till betalande slutkund är t.ex. inte längre bidragsberättigat.
- En begränsning görs även i typ av gods och grus undantas från fraktbidrag, utöver oljeprodukter och avverkad skog.

Fördelen med detta system är att det finns möjligheter att frigöra medel till verksamheter som är mer angelägna inom landstingets ansvarsområde, utan att ändra på hela uppläggningsen av fraktbidragets konstruktion och godstransporternas struktur. Det finns en inbyggd budgetkontroll för att förhindra situationer där pengarna inte räcker till. Systemet är relativt generellt men restriktivt. Genom att bidragsdelen är lägre och ett takbelopp införs ökas incitamenten till effektivitet i transportererna t.ex. genom samordning. En ytterligare fördel är att bidragsfinansiering av fritidsboendes husbyggen tas bort. En nackdel är dock att reduktionen kan skapa svåra förhållanden för vissa verksamheter och skapa debatt. Det kan liksom vid alla stödsystem också uppstå gränsdragningsproblem och incitament till fusk.

Justerat 2005-11-07
Justeringen anslogs 2005-11-09

Dag Larsson
Anders Gustâv

- - -

§ 59

8

Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting samt redovisning av uppdrag att utreda fraktbidragets konstruktion RTN 2004-0205, RTN 2004-0228

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande 2005-10-12.

Följande yrkanden framställdes

dels av ordföranden m fl att nämnden beslutar

att en utredning görs för hur logistiken mellan land- och sjöbaserad trafik kan bli bättre,

att utreda hur vård och samhällsservice kan bli bättre i skärgården,

att en fortsatt utredning om fraktbidraget genomförs,

att föreslå landstingfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med Stockholms läns landstings skärgårdspolitiska program,

att i huvudsak anta Regionplane- och trafikkontorets förslag till skärgårdspolitiskt program, samt att därutöver anföra (se nedan):,

dels av m och kd-ledamöterna att nämnden beslutar återremittera ärendet, **bilaga 8,**

dels av fp-ledamöterna att nämnden beslutar återremittera ärendet.

2005-10-26

Propositioner om bifall eller avslag till återremissyrkandena ställdes. Ordföranden fann propositionen om avslag vara med övervägande ja besvarad.

m, fp och kd-ledamöterna anmälde **reservation** till förmån för sina återremissyrkanden.

Nämnden beslöt i enlighet med ordföranden m fls förslag

att en utredning görs för hur logistiken mellan land- och sjöbaserad trafik kan bli bättre,

att utreda hur vård och samhällsservice kan bli bättre i skärgården,

att en fortsatt utredning om fraktbidraget genomförs,

att föreslå landstingfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med Stockholms läns landstings skärgårdspolitiska program,

att i huvudsak anta Regionplane- och trafikkontorets förslag till skärgårdspolitiskt program, samt att därutöver anföra:

Det är angeläget att skärgården har en bofast befolkning som har rimliga villkor för boende och sysselsättning. Skärgården ska varken förvandlas till ett museum eller till ett reservat endast för rika. Skärgården ska vara tillgänglig för alla, oavsett social bakgrund.

Allmänt ägda och förvaltade skärgårdsområden ger möjligheter till aktiv fritid och rekreation och där med också för folkhälsan

Framtidens skärgård ska ge kvinnor och män goda levnadsvillkor genom näringar som bygger på lokala traditioner samt skärgårdens genuina natur- och kulturvärden. Men vi vill också skapa möjligheter för ett modernt och långsiktigt hållbart näringsliv utifrån de förutsättningar skärgården ger.

För att möjliggöra ett vardagsliv i skärgården krävs samhällsservice. Helhetssyn och flexibla lösningar ger bättre anpassning till de lokala förutsättningarna.

Kommunikationer

Transporter och väl fungerande elektroniska kommunikationer är förutsättningar för god tillgänglighet. Dagliga möjligheter att förflytta sig, transportera varor och att sända och ta emot meddelanden är grundförutsättningen för en levande skärgård. Trafiken behöver anpassas och utökas var efter de bofasta blir fler, turismen ökar och nya verksamheter kommer till. Trafiken ska också präglas av långsiktiga

2005-10-26

lösningar. Möjligheterna att förbättra transportservicen genom att samordna den ordinarie skärgårdstrafiken med kommunala skolskjutsar och posturer har utnyttjats i delar av skärgården. Vi vill se flera sådana lösningar. RUF 2001 är vägledande för fortsatt arbete med trafiken i skärgården

Vi vill att de redan befintliga strukturerna används på ett sätt som gynnar skärgården och dess befolkning, det kan gälla t ex sjukvård, skolor, vårdcentraler, färdtjänst- och sjukresor etc. Såväl kommuner och stat som landstinget bär ett ansvar för detta.

De befintliga hamnarna ska fortsätta utvecklas och verksamheten ska planeras på ett sätt som förbättrar transportarbetet i regionen.

Näringslivet

Skärgården är en viktig del för besöksnäringen i Stockholmsregionen. Under de senaste åren har turismen ökat markant. Detta har skapat många möjligheter i form av nya jobb men samtidigt måste de känsliga miljöerna värnas. Utvecklingen av turistnäringen måste gå hand i hand med omsorg om miljön.

Att människor bor och verkar i skärgården är avgörande för att få en levande skärgård året om. Småföretagandet har alltid varit viktigt och kommer att få en allt mer betydande roll i framtiden.

Rekreation, kultur och tjänster inom besöksnäringen ger en bas för ökad sysselsättning och ekonomi. En förutsättning för detta är goda kommunikationer med hög tillgänglighet till såväl persontrafik som godstransporter

Fritid och rekreation

De fritids- och deltidsboende, liksom båtfolket och tillfälliga besökare, är viktiga för att servicenivån i skärgården skall kunna upprätthållas och vidareutvecklas. Flera nya vandrarhem har öppnats och nya skärgårdskrogar har etablerats under de senaste åren. Trots detta kommer det framtida friluftslivet att kräva ytterligare övernattnings- och besöksanläggningar liksom utökade anläggningar för båtburna besökare.

Det är viktigt att alla barn och ungdomar, oavsett samhällsklass och traditioner, får möjlighet att uppleva skärgården. Olika former av daglägerverksamhet ska kunna utvecklas till sommarskolor och kollar. Eftersom skärgårdsskolorna ofta står tomma under sommaren skulle bl.a. dessa kunna utnyttjas för sådan verksamhet. Att låta barn och ungdomar som inte har en naturlig koppling till skärgården få en möjlighet till detta är också en viktig del i integrationsarbetet.

2005-10-26

Miljöfrågor

Det är viktigt att slå fast att all verksamhet i skärgården måste vara ekologiskt hållbar. Då stora delar av miljön består av känslig marin miljö krävs det ett aktivt och ständigt pågående arbete på flera fronter.

Vi vill slå vakt om de ofta unika kulturhistoriska värden som finns i Skärgården, särskilt ska det öppna landskapet skyddas.

Det är viktigt att man fortsätter det arbete som finns när det gäller insamling av avfall, dessa bör källsorteras i så stor utsträckning som möjligt. När det gäller avfallssortering bör uppmärksamhet riktas mot branschens ovilja att ta hänsyn till skärgårdens unika problem.

Vi anser att det är angeläget att vårda och värna den svenska allemansrätten. Men missbruket av allemansrätten, bl.a. i kommersiella syften, tenderar att bli ett problem på allt fler håll i skärgården. Detta måste motverkas, inte minst för att slå vakt om allemansrätten utifrån dess ursprungliga syfte – allas rätt att, med respekt för djur och natur, njuta av friheten och skönheten i vår vackra skärgård!

m, fp och kd-ledamöterna deltog inte i beslutet.

- - -

Vid protokollet

Börje Wredén

Exp.till: Landstingsfullmäktige

Utdragsbestyrkande:

Regionplane- och trafiknämnden

Förslag till nytt skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting samt redovisning av uppdrag att utreda fraktbidragets konstruktion

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

- att föreslå landstingsfullmäktige att anta skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting
- att föreslå landstingsfullmäktige att förklara uppdraget om att utreda fraktbidragets konstruktion genomfört
- att föreslå landstingsfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med detta program

SAMMANFATTNING

Regionplane- och trafikkontoret har utarbetat ett förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting. Programmet uttrycker landstingets vision, mål, strategier och ambitioner för sina verksamheter i skärgårdsområdet.

Programmet betonar att det krävs en balans mellan skärgården som unik naturmiljö, som rekreationsområde och som en del av regionen där det ska vara möjligt att bo och verka. Landstingets engagemang är långsiktigt och

Stockholms läns landsting

Postadress
Box 4414, 102 69 Stockholm
E-post
rtk@rtk.sll.se
Direkt gunilla.nyberg@rtk.sll.se

Besöksadress
Västgötagatan 2
Kommunikationer
T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66
pendeltåg Stockholm södra

Telefon
Växel 08-737 25 00
Direkt 08-737 25 27
Mobil 070 737 29 27

Telefax
08-737 25 66

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

inriktas mot att ge förutsättningar för utveckling av samtliga dessa ömsesidigt beroende perspektiv.

Ett viktigt mål är att göra skärgården tillgänglig. Goda kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling, och här spelar landstinget en nyckelroll genom sitt ansvar för kollektivtrafiken i regionen. Ett annat centralt mål är att bevara natur- och kulturvärden. Den delregionala utvecklingsplaneringen för kust- och skärgårdsområdet, hälso- och sjukvård, kulturverksamhet och särskilda utvecklingsinsatser av olika slag är andra ansvarsområden som sammantaget ger landstinget en betydande roll för skärgårdens utveckling.

Programmet innebär en delvis ändrad inriktning av politiken, från att tidigare haft fokus på att hejda avfolkningen i skärgården till att nu inrikta politiken på att anpassa insatserna för att klara det förändringstryck som präglar skärgården i dag. Samtidigt som detta ökande tryck ska hanteras och skärgården värnas, ska också förutsättningar skapas för en levande skärgård med goda möjligheter för besökare, boende och verksamheter.

Tidsperspektivet i detta skärgårdspolitiska program är 6-10 år. Detta tidsperspektiv avspeglar ett behov av målsättningar och handlingsplaner över en längre tidsperiod än den budgetperiod som respektive verksamhet ansvarar för, och behovet av att anknyta till det längre perspektiv som finns i den delregionala utvecklingsplaneringen.

Inom ramen för arbetet med programmet har kontoret gjort en översyn av fraktbidragets konstruktion. Utredningen visar att den nuvarande konstruktionen är tveksam framförallt ur juridiska aspekter. Resultatet av utredningen har utgjort underlag för förslag till förändring av fraktbidraget som innebär att endast livsmedelbutikernas varutransporter kommer att stödjas ekonomiskt.

ÄRENDET

I budgeten för Stockholm läns landsting för 2004 gavs regionplane- och trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program som ska ha sin utgångspunkt i det nuvarande. Nämnden fick också i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktstödet konstruktion.

Regionplane- och trafikkontoret har tagit fram förslag till skärgårdspolitiskt program i nära samarbete med landstingets förvaltningar och bolag som har verksamhet i kust- och skärgårdsområdet. Regionplane- och trafikkontoret bedriver också ett delregionalt planeringsarbete för kust- och skärgårdsområdet.

En utgångspunkt i arbetet med programmet är resultaten från den delregionala utvecklingsplaneringen som visar att skärgårdens förhållanden förändrats avsevärt under de senaste 30 åren. Av kontorets PM 8:2004 "Skärgård i

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

förändring” framgår att skärgården idag kan ses som en stark, attraktiv och modern del av regionen. Inkomsterna i skärgården är genomsnittligt sett goda, förvärvsfrekvensen är hög och befolkningen fortsätter att öka. Dagens politik i skärgården baseras till viss del på förhållanden från 1970-talet då skärgården var en avfolkningsbygd och det främst gällde att öka befolkningen och sysselsättningen. Utmaningarna idag är att hantera det ökade trycket från en växande storstad och värna skärgårdens natur- och kulturvärden samtidigt som det ska finnas förutsättningar för besökare, boende och verksamhet.

En annan utgångspunkt i arbetet är landstingets egna ambitioner och utmaningar för verksamheter i kust- och skärgårdsområdet. För att se landstingets insatser i relation till övriga offentliga aktörers insatser i kust- och skärgårdsområdet har en sammanställning gjorts av även sådana insatser och ambitioner på vissa områden.

Utifrån dessa utgångspunkter har ett förslag till program utarbetats som innebär att landstinget ska skapa goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet i kust- och skärgårdsområdet genom att värna och utveckla skärgårdens miljö, kultur och naturvärden, att upprätthålla goda kollektiva transporter och bidra till infrastruktur samt säkerställa vård och allmännyttig service.

Förslaget till program har tagits fram i samarbete med landstingets förvaltningar och bolag som har verksamhet i kust- och skärgårdsområdet. Följande instanser har deltagit i arbetet: SL, Waxholmsbolaget, Skärgårdsstiftelsen, Hälso- och sjukvården, Folk tandvården, Kultur- och utbildningsförvaltningen och Färdtjänsten. Patientnämndens förvaltning och ALMI företagspartner har bidragit med underlag om sina verksamheter. Informationsmöten om programförslaget har genomförts vid två tillfällen för landstingets verksamheter och externa parter, ett möte under arbetets gång och ett möte i samband med remissutskicket.

Uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion

Landstingsfullmäktige har uppdragit till Regionplane- och trafiknämnden att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion.

Regionplane- och trafikkontoret har låtit göra en översyn av fraktbidragets konstruktion genom att analysera behovet av frakstöd, dess effektivitet samt legala aspekter på stödet. Översynen visar att det finns tveksamheter med detta stöd såväl ur samhällsekonomiska som juridiska aspekter.

Fraktbidraget berörs av flera rättsliga ramverk. Ett av de främsta är de kommunalrättsliga reglerna som finns för bidragsgivning. Andra viktiga ramar är konkurrens- och EU-rättsliga regler.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Fraktbidragets kraftiga expansion och utökade målgrupp i kombination med de juridiska aspekterna på fraktbidraget föranleder att dess konstruktion bör förändras. Fraktbidraget i dess nuvarande konstruktion bör därför avvecklas.

I översynen framkommer att det finns två näringar i skärgården som kan anses vara av allmänt intresse och som är beroende av subventionerade godstransporter eftersom de oftast inte är ekonomiskt bärkraftiga. Det är livsmedelsbutiker och jordbruk med djurhållning. Diskussioner har förts om möjligheten att hitta lösningar som innebär att det är möjligt att subventionera dessa näringars transporter.

Livsmedelsbutikerna är viktiga för att tillgodose att livsmedelsförsörjningen fungerar på ett tillfredsställande sätt i skärgården. Ur ett kommunalrättsligt perspektiv är det möjligt för landstinget att lämna stöd till livsmedelsbutikernas varutransporter eftersom deras överlevnad är av ett allmänt intresse. Även ur ett EG- rättsligt perspektiv bedöms det möjligt för landstinget att stödja butikernas varutransporter eftersom stödet inte förefaller vara problematiska från statsstödssynpunkt.

Med detta som grund föreslås därför att landstinget även fortsättningsvis skall stödja varutransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, färja eller tunnel i Stockholms skärgård. Transporterna bör ske inom ramen för Waxholmsbolagets godstrafik, vilket möjliggör en förenkling av administrationen av stödhanteringen. Istället för att på särskild blankett ansöka om fraktstöd får livsmedelsbutikerna nu en faktura där subventionen är avdragen. Regionplane- och trafiknämnden ersätter efter redovisning Waxholmsbolaget för utlägg av den subventionerade delen av transporten. Waxholmsbolaget har redan idag huvudansvaret för större delen av varutransporterna till livsmedelsbutikerna, men behöver bygga ut sin godstrafik något för att kunna utföra uppdraget. Regionplane- och trafiknämnden avsätter medel i sin budget för stödet till varutransporterna och utarbetar regelverk för stödet.

Ett av målen i programmet är att värna och utveckla skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden, vilket bl a innebär att värna det öppna kulturlandskapet. Detta öppna landskap sköts bäst med betande djur, men denna djurhållning innebär kostsamma frakter av bl a halm, hö och slaktdjur, vilket bidrar till att djurhållningen inte är ekonomiskt bärkraftig.

Regionplane- och trafikkontoret har fört diskussioner med olika parter för att undersöka vilka möjligheter samhället har att bidra till dessa transportkostnader. Det har dock inte inom ramen för programarbetet varit möjligt att hitta en lösning för att värna det öppna kulturlandskapet. Det finns ett gemensamt intresse att fortsätta arbetet med att finna lösningar som bidrar till att upprätthålla djurhållningen på öarna och därmed det öppna kulturlandskapet. Kontoret kommer att medverka i ett sådant arbete.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Remissbehandling

Den 3 maj 2005 beslutade Regionplane- och trafiknämnden att utan eget ställningstagande skicka ut Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting på remiss under perioden 15 maj till 1 september 2005. Remissbehandlingen skickades till 85 remissinstanser; kommuner, statliga myndigheter, samarbetsorgan, landsting och landstingsförvaltningar, och organisationer. Samtidigt har förslag till delregional utvecklingsplan för kust- och skärgårdsområdet remissbehandlats. I juni genomfördes ett gemensamt informationsmöte om delregional utvecklingsplan och skärgårdspolitiskt program.

Remissvar har inkommit från 57 remissinstanser, varav 18 har avstått från att lämna synpunkter. Fyra av remissvaren är inte slutbehandlade. Remissvaren har sammanställts dels under olika teman, dels sammanfattats från respektive instans.

Sammanfattning av remissvaren

Remissinstanserna är generellt sett positiva till programmets vision och mål. Trafikfrågorna har väckt störst intresse och de flesta remissinstanser har tagit upp frågor om detta i någon form. Förslaget till förändring av inriktning av fraktbidraget har flera kommenterat. Vissa är förstående till den föreslagna förändringen, medan andra är oroliga för negativa effekter. Många instanser bejakar förslaget att ta fram underlag för trafikplanering och investeringsplanering för skärgården. De flesta anser att det är viktigt med en förstärkt samordning mellan kollektivtrafik på land och till sjöss.

Många instanser är positiva till en förstärkt delregional utvecklingsplanering som kan ligga till grund för strategier i skärgården. Flera uttrycker också att de gärna deltar i detta arbete. Inom landstinget har hälso- och sjukvården påtalat intresse av att delta i det framtida planeringsarbetet. Flera påpekar också vikten av att utveckla formerna för dialogen.

Några anger att det är för begränsat att endast utgå från Skärgårdsstiftelsens verksamhet beträffande natur- och kulturvärden i skärgården eftersom det finns värden utanför Stiftelsens områden som är viktiga att värna. Det påpekas att det också finns andra organisationer vars verksamheter är viktiga för skärgårdens utveckling.

Ett par instanser ifrågasätter beskrivningen av inkomstförhållandena i skärgårdsområdet. Vissa av remissinstanserna pekar på fortsatt behov av stöd till projekt som utvecklar näringsverksamhet och sysselsättning i skärgården.

Flera kommenterar vikten av god ambulanskapacitet i form av helikopter. Några instanser poängterar att hemsjukvården är en utmaning i skärgården och anser att det är viktigt att utveckla samverkans- och vårdformer samt ny teknik.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Förtydligande och förslag till ändringar i programmet

Nedan följer en redovisning över ändringar och förtydliganden i programmet som föranletts främst av inkomna remissvar. Redovisningen följer rubriceringen i det skärgårdspolitiska programmet.

Allmänna synpunkter

- Inkomstutvecklingen i skärgården

Synpunkter från remissinstanser:

Många instämmer i att utvecklingen i skärgården varit gynnsam. Ett par instanser ifrågasätter dock beskrivningen av inkomstförhållandena i skärgården. Några anger att det är viktigt att beakta att utveckling och förhållanden varierar i olika delar av skärgården.

Kommentar från kontoret:

Utgångspunkten för dessa uppgifter är rapporten "Skärgård i förändring" (RTK, nr 8, juni 2004) som beskriver bl a inkomstförhållanden i skärgården med statistik från år 2000. För att följa upp inkomstutvecklingen i skärgården har kontoret låtit ta fram ny statistik för år 2003.

Utvecklingen av medianinkomsterna har varit positiv såväl i skärgården som i länet sedan år 2000. Medianinkomsterna ökade mellan år 2000 och 2003 med ca 10% både i länet som helhet och på öarna. Inkomsterna på öar utan bro, färja eller tunnel är fortfarande oftast lägre än på övriga öar inom respektive kommun. Det ska dock noteras att utvecklingen av medianinkomsterna på öar utan bro, färja eller tunnel varit högre än i länet och på övriga öar sedan år 2000. Inkomstnivåerna varierar dock på dessa öar mellan de olika skärgårdskommunerna. Vissa av dem kan ha tendenser till att vara förort och "gräddhylla", medan andra i högre grad kan karakteriseras som traditionell glesbygd.

Även om inkomstnivåerna skiljer sig åt mellan olika delar av skärgården och mellan öar beroende på deras tillgänglighet, är tendensen att inkomstutvecklingen är god i hela skärgårdsområdet. Det tyder på att det finns förutsättningar för en fortsatt god utveckling .

- Försvarets mark

Synpunkter från remissinstanser:

Flera remissinstanser har kommenterat försvarets minskade behov av mark i skärgårdsområdet.

Kontorets kommentar:

I programmet behandlas inte landstingets eventuella framtida insatser beroende på försvarets tillbakaträdande från delar av sin mark i skärgårdsområdet. Det beror på att det inte är fastställt vilka marker som ska frigöras från försvarets verksamhet. Denna fråga kräver dock särskild uppmärksamhet

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

under kommande år. En statlig utredning är tillsatt för att föreslå inriktning av markernas framtida användning. Det finns stor anledning för landstinget att följa och om möjligt påverka denna utredning.

Delregional planering

Synpunkter från remissinstanser:

Remissinstanserna är positiva till en förstärkt delregional utvecklingsplanering som kan ligga till grund för strategier för skärgården. Flera av remissinstanserna är aktörer som är involverade i skärgårdens utveckling och förutsättningar och som föreslås bli involverade i arbetet med planering för skärgården. Det är en genomgående positiv inställning till detta från remissinstanserna.

Kommentar från kontoret:

Texten har skrivits om i syfte att förtydliga den delregionala utvecklingsplaneringens funktion och möjligheter.

Natur- och kulturvärden

Synpunkter från remissinstanser:

När det gäller skärgårdens natur- och kulturvärden anser några instanser att det är för begränsat att endast utgå från Skärgårdsstiftelsens verksamhet bl a utifrån att det finns värden utanför Stiftelsens områden som också är viktiga att värna. Det påpekas också att det finns andra organisationer som är viktiga för skärgårdens natur- och kulturutveckling som borde lyftas fram i programmet.

Kommentar från kontoret:

Programmet fokuserar på de verktyg som landstinget råder över. Skärgårdsstiftelsen är landstingets främsta redskap för att värna om natur- och kulturvärdena, men är inte den enda viktiga aktören för att utveckla och bevara skärgårdens natur och kulturvärden. Andra möjligheter landstinget har för åtgärder inom detta område tas upp under avsnittet ” Kultur och extern projektverksamhet”. Där är dock fokus på landstingets principer för stöd och inte på de aktörer som kan komma att nyttja dessa stöd.

Med anledning av synpunkterna görs ett tillägg i programmet som anger att landstinget även genom delregional/regional planering kan belysa, värna och stärka natur- och kulturmiljön inklusive den marina miljön i kust- och skärgårdsområdet.

Dessutom görs ett tillägg i programmet att landstinget också verkar tillsammans med externa organisationer för att stärka skärgårdens natur- och kulturvärden genom samarbete, med ekonomiskt stöd till vissa organisationer samt genom stöd till externa projekt.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Synpunkter från remissinstanser:

Några remissinstanser har påpekat att det i programmet inte anges hur landstinget skall minska sin negativa påverkan på miljön genom sina egna verksamheter.

Kommentar från kontoret:

I programmet har ett stycke förts in om att landstinget har en miljöpolicy samt att WÅAB och SL har direktiv för miljöanpassning.

Transporter och tillgänglighet

- Kollektivtrafik i skärgården

Synpunkt från remissinstans:

En remissinstans anger att ökade priser på drivmedel är en begränsande faktor för trafikutvecklingen.

Kommentar från kontoret:

Prisutvecklingen på drivmedel begränsar möjligheterna att upprätthålla och utveckla trafikutbudet, utan ökade anslag från landstinget till Waxholmsbolaget. Prisutvecklingens betydelse för trafikutbudet behöver analyseras ytterligare.

Kommentar från kontoret:

Landstinget medfinansierar genom skärgårdsanslaget investeringar i drivmedelsanläggningar i skärgården enligt ett avtal som gäller tom 2010. Det finns anledning att förtydliga i programmet att syftet med detta stöd är "... att upprätthålla en struktur för försörjning av drivmedel"

Synpunkt från remissinstans:

Båttrafik i de inre vattenområdena nämns av en instans.

Kommentar från kontoret:

Beträffande ärendet om "Båtpendling på inre vattenvägar" beslutade Regionplane- och trafiknämnden den 1 februari 2005:

"Möjligheterna att utveckla båttrafik på de centrala vattenvägarna är sannolikt avhängig samordning med fritids- och besöksresandet. Det är inte samhällsekonomiskt motiverat att utveckla båttrafik enbart för arbetsresor baserat på antaganden i RUF 2015. Det senare kan förändras beroende på hur stora bebyggelsestillskott som kan realiserats i sjönära stadsdelar. Det finns därför skäl att i SL:s och WÅAB:s utbudsplanering överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att ny bebyggelse tillkommer. En ökad båttrafik på de inre vattenvägarna skulle bidra till Stockholmsregionens attraktionskraft.

Det kan alltså finnas fler faktorer än de rent samhällsekonomiska att ta ställning till i det här ärendet och det finns anledning att vara mer flexi-

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

bel i synen på kollektivtrafik till sjöss. Tvärbanan ansågs tidigare som samhällsekonomiskt tveksam, men har visat sig bli en populär och omtyckt trafikform som har gett positiva effekter för kollektivresenärerna i Stockholms län. Rapporten kommer att vara ett av underlagen till hur lanstinget tar ställning i frågan i framtiden.

Hämtat ur Kollektivtrafikkommitténs betänkande :

Enligt Kollektivtrafikkommittén SOU 2003:67 framstår kollektivtrafik ofta som olönsam i en samhällsekonomisk kalkyl. Kommittén förordar en kompletterande utvärderingsmetod som kallas Multikriterianalys, MCA (som är en metod att på ett systematiskt sätt utvärdera projekt där alla relevanta effekter kan beaktas).”

- Stöd till livsmedelsbutikernas varutransporter i skärgården

Synpunkter från remissinstanser:

Några remissinstanser har förståelse för att fraktbidraget behöver revideras. Det finns samtidigt en oro hos många att avveckling av fraktbidraget kan leda till försämrade och fördyrade godstransporter för många företag i skärgården.

Kommentar från kontoret:

Fraktbidraget har utretts och kontorets bedömning är att den konstruktion som fraktbidraget har inte är en juridiskt hållbar lösning. Konsekvensen av den föreslagna förändringen kommer troligen att innebära ökade krav på Waxholmsbolaget på ytterligare godstransporter.

För att förverkliga förslaget om reviderat fraktstöd till livsmedelsbutikernas varutransporter inom Waxholmsbolagets åtagande, återstår ett arbete för en anpassning av den reguljära godstrafiken. Frågor att behandla i detta arbete är t.ex. kriterier och avgränsningar för prioriterade transporter samt godstrafiken i områden där trafiken idag inte är så utbyggd.

Kommentar från kontoret:

Följande stycke har flyttats till avsnittet om Natur- och kulturvården. ”Målet att värna och utveckla skärgårdens natur- och kultur- och rekreationsvärden kräver att det öppna kulturlandskapet i skärgården bevaras. Djurhållning för öppna kulturlandskap innebär kostsamma frakter av bl a halm, hö och slaktdjur, vilket bidrar till att den inte är ekonomiskt bärkraftig. Landstinget ska därför i samarbete med andra berörda parter verka för att det ska vara möjligt att hålla kulturlandskapet i skärgården öppet.”

När programmet skrevs våren 2005 var utgångspunkten att det skulle vara möjligt att hitta en lösning för att subventionera godstransporter som krävs för att hålla kulturlandskapet i skärgården öppet. Under remisstiden har kontoret diskuterat detta med olika parter och noterat att det inte är givet vilken lösning som kan vara aktuell. Det finns dock flera parter som är intresserade av att samarbeta för att hitta lösningar som bidrar till att hålla kulturland-

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

skapet i skärgården öppet. Landstinget kommer därför att arbeta vidare med frågan tillsammans med berörda parter.

Kultur och extern projektverksamhet

Synpunkt från remissinstanser:

Det finns instanser som anser att landstinget bör ha som målsättning att öka sysselsättningen i skärgården. Det finns några instanser som är kritiska till att landstinget inte beskriver hur man ska bidra till att utveckla näringslivet i skärgården, framförallt turistnäringen under andra årstider än sommaren.

Kommentar från kontoret:

Målsättningen att främja sysselsättning och näringsliv har funnits inom landstingets skärgårdspolitik sedan 70-talet. Denna inriktning finns fortfarande kvar inom bl a landstingets bidragsgivning ur skärgårdsanslaget. Eftersom förhållandena i skärgården ändrats sedan 70-talet finns det anledning att ändra målsättningen. Istället för att fokusera på sysselsättningen som sådan, föreslås att insatser ska göras för att skapa goda allmänna förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta sker främst genom att tillhandahålla goda transporter och bidra till investeringar i infrastruktur. Det kan också vara insatser som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden.

Meningen "Medfinansiering av projekt som främst syftar till att öka sysselsättning och utvecklingsverksamheter avvecklas" har strukits. Några remissinstanser har tolkat den så att landstinget inte ska understödja näringslivets utveckling.

I samband med deltagande i eventuella framtida EU-program har ett tillägg gjorts i programmet: "Landstinget ska vara aktiv i internationella sammanhang och agera för strategier, program och regelverk som är i linje med det skärgårdspolitiska programmet."

Förslaget att medfinansiering av investeringar i bryggor ska ske inom den att föreslagna investeringsplaneringen behöver förtydligas genom ett tillägg med; "Dagens regelverk gäller tills de nya formerna för investeringsplanering införs."

Hälso- och sjukvård

Synpunkt från remissinstanser:

Ett par remissinstanser påtalar att förändringar av ambulanshelikoptertrafiken kan innebära försämrad beredskap.

Kommentar från kontoret:

Detta kommenteras av Beställarkontoret Vård.

"En betydande del av ambulanshelikopterns uppdrag var tidigare inte medicinskt motiverade varför riktlinjerna för utnyttjande ändrats. En kvalificerad medicinsk bedömning vid prioritering har resulterat i att antalet uppdrag minskat kraftigt sedan 2003. Under 2004 och 2005 har

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Stockholms läns landsting samarbetat med Landstinget i Uppsala vilket inneburit att förutom Stockholms dygnshelikopter kan Uppsalas helikopter utnyttjas. Samarbetet har resulterat i ett bättre resursutnyttjande och kortare insatstider för patienter i norra länet. Sammantaget har ambulanssjukvården i Stockholms län en hög beredskap och helikoptern hade under sommarperioden 2004 beredskap för ytterligare uppdrag mellan 61 % - 75 % av tiden. Därtill tillkommer Uppsala helikoptern som garanterar minst en 50 % tillgänglighet med läkarbemannad helikopter samt Gotlands ambulanshelikopter med en längre insatstid och som hittills ännu inte behövt utnyttjas. Diskussion pågår också med Sjöfartsverket om utökat samarbete med länets nya sjöräddningshelikopter".

Förändringar i underlaget till skärgårdspolitiska programmet

I underlaget har vissa justeringar av fakta gjorts efter inkomna synpunkter från remissinstanserna.

Följande ändringar har gjorts;

- Österåkers kommuns översiktsplan planeras bli klar tidigt 2006 istället för 2005 (sid 52).
- Tillägg i Värmdö kommuns avsnitt att även Runmarö har högstadium, och att äldreboende finns även på Djurö mm (sid 47).
- Sjukvården har kompletterat ambulansinsatserna med statistik för 2004 (sid 34). "Helikopterresursen används för uppdrag i såväl skärgård som vid uppdrag på fastlandet. Under perioden januari-augusti 2005 genomfördes 917 helikopteruppdrag av Stockholmshelikoptern och Uppsalahelikoptern vilket innebär en minskning med 22 procent jämfört med samma period 2004. Av totala antalet uppdrag 2005 har 48 uppdrag utförts av Uppsalahelikoptern. SOS Alarms bedömning är att i de norra länsdelarna som t.ex. Sigtuna, Rimbo, Norrtälje, Grisslehamn genom avtalet med Uppsala helikoptern har fått en kortare insatstid med ca 10 minuter/uppdrag. Efter medicinsk bedömning eller vid tillfällen då helikopter inte kan flyga (dåligt väder eller tekniskt fel) används alternativa resurser. I skärgården används exempelvis sjöräddningsbåtar, polisbåtar, räddningstjänstbåtar. I vissa fall kan ambulanspersonalen medfölja i båten till patienten som därefter under tillsyn av medicinsk personal förs till fastlandet för vidaretransport i vanlig ambulans.

År	Antal båtuppdrag
2002	81
2003	80
2004	131
2005 jan – aug	159

I 2004 och 2005 års siffror ingår båtuppdrag som är sjöräddningsuppdrag och ingår inte i landstingets ansvar."

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Förverkligandet av programmet

Beslut i landstingsfullmäktige i början av 2006 innebär att berörda nämnder och styrelser får i uppdrag att planera, genomföra insatser i skärgården i enlighet med programmet.

Sven-Inge Nylund

Gunilla Nyberg

Bilagor:

1. Förslag till nytt skärgårdspolitiskt program med underbilagorna:
 - A. Underlag till Skärgårdspolitiskt program (Endast smärre ändringar har gjorts som redovisas på sid 11, underlaget bifogas därför ej. Finns tillgängligt vid sammanträdet)
 - B. Remissammanställning
2. Utvärdering av fraktbidragets konstruktion

Skärgårdspolitiskt program
för Stockholms läns lands-
ting
- Remissammanställning

Innehåll

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

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

Tematisk remissredogörelse

Vision och övergripande mål

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Delregional utvecklingsplanering som grund för samverkande strategier

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Natur- och kulturvärden

Förslagen från remissversionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Miljöpartiet framför en mängd kompletterande förslag på miljöområdet:

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

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

Transporter och tillgänglighet

Förslagen från remissversionen:

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

Planering och investering för skärgårdens transporter

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik i skärgården

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Särskilt stöd till godstransporter i skärgården

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

SIKO anser att fraktstödet bör utredas noggrannare innan beslut fattas.

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

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

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

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

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

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

Skärgårdens trafikantförening anser att godstrafiken behöver fortsatt ekonomiskt stöd.

Kollektivtrafiken på land och samverkan mellan kollektivtrafik på land och vatten

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

Insatser för kultur och extern projektverk-samhet

Förslagen från remissversionen:

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

Kultur

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

Extern projektverksamhet

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

Hälsa- och sjukvård i skärgården

Förslagen från remissversionen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Remissvaren i sammanfattning

Kommuner i Stockholms län

Norrtälje kommun

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

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

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

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

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

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

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

Värmdö kommun

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

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

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

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

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

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

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

Haninge kommun

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

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

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

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

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

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

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

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

Nynäshamns kommun

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

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

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

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

Österåkers kommun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Södertälje kommun

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

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

Lidingö

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

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

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

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

Täby kommun

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

Stockholms näringslivskontor

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

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

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

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

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret stödjer de visioner och mål som uttrycks i programmet.

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

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

Kommuner utanför Stockholms län

Kommunala bolag

Stockholms Hamn AB

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

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

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

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

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

Landsting, landstingsförvaltningar och bolag

Waxholmsbolaget

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

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

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

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

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

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

Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län

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

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

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

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

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

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

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

AB Storstockholms Lokaltrafik

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

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

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

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

Landstingsstyrelsens förvaltning, beställare Vård

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

Kultur- och utbildningsnämnden

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

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

Stockholms läns museum

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

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

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

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

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

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

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

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

Patientnämnden

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

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

Folktandvården

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

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

Norrtälje sjukhus

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

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

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

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län

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

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

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

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

Statliga organ

Vägverket

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sjöfartsverket

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

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

Försvarsmakten

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

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

Försvarsmakten lämnar även förtydliganden och kommentarer på bilagan till programmet.

Banverket

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

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

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

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

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

Riksantikvarieämbetet

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

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

Högskolor, universitet

Uppsala universitet

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

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

Organisationer

SIKO

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

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

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

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

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

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

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

Vision:

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

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

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

Övergripande mål:

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

Transporter och tillgänglighet:

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

Kollektivtrafik i skärgården:

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

Bebyggelseutveckling:

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

Stöd till kultur och extern projektverksamhet:

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

Hälso- och sjukvården i skärgården:

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

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

Skärgårdens trafikantförening

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

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

Svenska Turistföreningen – Stockholmskretsen

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

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

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

Miljöpartiet de Gröna i Stockholms län

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

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

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

Inom området kommunikationer och infrastruktur föreslår Miljöpartiet att:

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

När det gäller fraktstödet framhåller Miljöpartiet i sitt remissyttrande att:

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

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

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

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

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

Dessutom föreslår Miljöpartiet att:

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

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

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

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

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

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

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

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

När det gäller kultur föreslås att:

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

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

Svealands kustvattenvårdsförbund

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

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

Nätverket Näringsliv i Skärgården och Företagarna, regionkontoret Stockholm- Gotland

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

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

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

Stockholms Handelskammare

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

Friluftsförbundet

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

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

Stockholms läns hembygdsförbund

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

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

Internationella samverkansorgan

Nylands förbund

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

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

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

Övriga

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

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

Bilaga 1

Remisslista - Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Kommuner i Stockholms län

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

Kommuner utanför Stockholms län

Nyköping
Oxelösund
Trosa
Östhammar

Kommunala bolag

Stockholm Visitors Board AB
Östhammars Näringslivsutveckling AB

Landsting, landstingsförvaltningar och bolag

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Folktandvården Stockholms län AB

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

Länsstyrelser

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

Statliga organ

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

Högskolor, universitet

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

Organisationer

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

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

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

Bilaga 2

Översikt

Totalt antal svarande: 56

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

Norrtälje

Värmdö

Haninge

Nynäshamn

Österåker

Södertälje

Täby

Lidingö

Stockholms stad (Stockholms näringslivskontor, Stadsledningskontoret, Stockholms Hamn)

Östhammar (utan erinran)

Danderyd (avstår)

Tyresö (inga synpunkter)

Upplands-Bro (avstår)

Oxelösund (avstår)

Kommunförbundet Stockholms län (avstår)

Järfälla (avstår)

Ekerö (avstår)

Solna (avstår)

Huddinge (avstår)

Vallentuna (avstår)

Sundbyberg (avstår)

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

Waxholmsbolaget

Skärgårdsstiftelsen

Storstockholms Lokaltrafik

Landstingsstyrelsens förvaltning, Beställare Vård

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

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

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

Statliga organ, 8 svarande, varav 3 avstår

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

Högskolor, universitet, 2 svarande varav 1 utan synpunkter

Uppsala universitet
Södertörns högskola (inga synpunkter)

Organisationer, 10 svarande

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

Stockholms läns hembygdsförbund
Kommunförbundet Stockholms Län

Internationella samverkansorgan, 1 svarande
Nylands förbund

Övriga

Margareta Jörgensen
Fritidsboende öster om och på östra Ornö

Mikael Kinnunen

Hej.

Bifogade remissvar är kompletteringar till ärendet Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting.

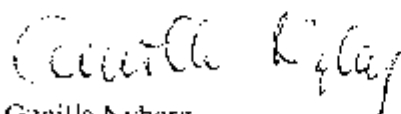
I den remissammanställning som redovisades till RTN 26 oktober ingår inte:

- yttrandet från kommunstyrelsen i Värmdö kommun (helt ny skrivning från KS)
- yttrandet från kommunstyrelsen i Österåkers kommun (endast en ändring order Vaxholmsbolaget är borttaget på sid 3 st 7)
- yttrandet från Stockholms stad (Ingen ändring i sak, men KS svar är en sammanvägning av svaren från Näringslivskontoret, Stockholms hamn och Stadsledningskontoret)

Samtliga instanser har svarat tidigare med tjänstemannaskrivelser som är redovisade i remissammanställningen.

Jag har tyvärr inte alla svaren digitalt, men undersöker imorgon om de finns hos vår registrator. Om inte, ser jag till att få dem från respektive remissinstans.

Med vänlig hälsning



Gunilla Nyberg

Stockholms läns landsting

Postadress
Box 4414, 102 69 Stockholm

E-post
rtk@rtk.sl.se
Direkt: gunilla.nyberg@rtk.sl.se

Internet: www.rtk.sl.se www.stockholmsregionen2030.nu

Besöksadress
Vasgatan 2
Kommunikationer
T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 65
pendeltåg Stockholm södra

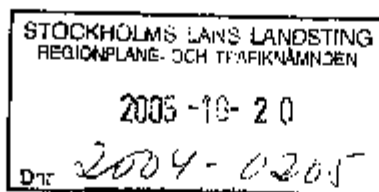
Telefon
Växel 08-737 25 00
Direkt: 08-737 25 27
Mobil 070 737 29 27

Telefax
08-737 25 66

117



2005-10-17



Stockholms läns landsting

~~Ankora
Stockholms läns landsting~~

~~2005-10-18~~

~~Dnr.....~~

Remiss - delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård samt förslag till skärgårdspolitiskt program

Här översänds ojusterade beslut, mm, för rubricerade remisser. Justerat protokollsutdrag översänds senare.

Med vänliga hälsningar

Per Fogelström
kommunsekreterare

117

Dnr

2004-0205

Arkiv
Stockholms läns landsting

Dnr 05KS/0680-313

Kommunstyrelsen 2005-10-12 § 238

Kommunstyrelsens tekniska utskott 2005-09-12 § 172

2005-10-18

Dnr. 05KS/0718-1836

Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

KSTU 2005-09-12

Sändlista

KLK, planenheten

KS

Regionplane- och trafiknämnden har fått i uppdrag av landstingsfullmäktige att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program. Det tidigare programmet för perioden 1999 – 2003 ska ersättas. Uppdraget innefattar även att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion. Förslaget till program har tagits fram i samarbete med landstingets förvaltningar och bolag som har verksamhet i kust- och skärgårdsområdet. Programmet är på remiss under perioden 15 maj – 1 september 2005.

Det skärgårdspolitiska programmet innehåller förslag och ambitioner för landstingets insatser i kust och skärgårdsområdet. En bilaga innehåller underlag om landstingets och andra offentliga aktörers verksamhet i kust- och skärgårdsområdet samt en redovisning av en studie om fraktbidragets konstruktion.

Planenheten har skickat programmet och dess underlag på remiss till tekniska förvaltningen, kulturförvaltningen och socialförvaltningen. Remissvar har inkommit från socialförvaltningen.

Planenheten föreslår att tekniska utskottet föreslår

att kommunstyrelsen beslutar anta planenhetens förslag till remissyttrande om "Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" som sitt eget yttrande till regionplane- och trafiknämnden.

Kommunstyrelsens tekniska utskott beslutar enligt planenhetens förslag.

Roland Ekstrand (fp) reserverar sig mot beslutet.

KS 2005-10-12

Lars Bryntesson (s) yrkar att kommunstyrelsen antar ett nytt förslag till yttrande från s-, c-, kd- och mp-grupperna som omfattar både "Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård" och "Skärgårdspolitiskt program för Stockholms län och landsting".

Roland Ekstrand (fp) och Jonas Nilsson (m) yrkar bifall till Bryntessons yrkande.

Ordföranden ställer proposition om yrkandet från Bryntesson m fl antas och finner att det antas.

Sändlista
Landstinget

Kommunstyrelsen beslutar

- att anta yttrandet över remisserna, samt
- att till remissvaret bifoga förvaltningens yttranden i ärendena.

M- och fp-grupperna lämnar följande protokollanteckning:

"Vi kan i stort ställa oss bakom SIKOs och Företagarnas remissvar. Eftersom även majoriteten nu kommit till slutsatsen att Värmdö Kommun behöver lyfta fram behovet av en omfattande överarbetning, omstart i processen med ett underifrånperspektiv och en ny remissomgång därefter, för att dokumentet ska kunna stödja utvecklingen i skärgården, kunde vi ställa oss bakom majoritetens förslag"

Förvaltningens yttrande

Yttrande över förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Värmdö kommun har fått förslag till skärgårdspolitiskt för Stockholms läns landsting på remiss. Vi har bett om förlängd remisstid till mitten av september.

Synpunkter på underlag till skärgårdspolitiskt program

De befasta skärgårdsborna finns inte representerade bland Landstingets externa aktörer i underlaget trots stora regionala organisationer som Skärgårdens Intresseföreningars Kontakt Organisation (SIKO) och flera olika näringslivsorganisationer.

Kommunen har även synpunkter på det som står om Värmdö på sidan 47-49.

- Även Runmarö har högstadium.
- Äldreboende finns även på Djurö i form av Djuröhemmet. Merparten av de äldre som har bott i skärgården erbjuds vid behov plats på Djuröhemmet.
- Översiktsplanen antogs 2003.
- Lägg till Möja i samband med de stora öarna.
- Kommunen är inte positiv till en generell ökning av permanentbebyggelse i skärgården. Kommunen ser däremot gärna att merparten av ökringen av permanentboende sker på de fem stora öarna där det finns skola, goda kommunikationer och annan service. I viss mån kan ökning av permanentboende även ske på andra öar som redan har en del permanentboende.
- Det är översiktsplanen och inte kustplanen som är antagen.
- Vad gäller planerna för Stavsås vinterhamn finns inga beslut tagna ännu varför det är för tidigt att säga något om turistanläggning.
- Detaljplaneuppdrag finns även för Svartsö.
- Värmdö kommun anser även att frågor som turism, friluftsliv och båtliv är viktiga.
- Det är inte socialförvaltningen utan barn- och ungdomsförvaltningen i Värmdö som utreder skärgårdsskolorna.

Synpunkter på förslag till skärgårdspolitiskt program

Beskrivningen som finns i programmet på sidan 3 av inkomster och förvärvsarbete i skärgården stämmer inte för Värmdös del. Inkomsterna i skärgården är lägre än i kommunen som helhet, så även andelen förvärvsarbete och utbildningsnivån.

Försvarets mark

Programmet nämner endast i förbigående den stora förändring det medför när försvaret lämnar omfattande markområden i skärgården. Det borde ha lyfts fram som en av de stora regionala frågorna och förtydligats vilken roll Skärgårdsstiftelsen kan komma att spela.

Förändringen av hamnstrukturen

Förändringen av hamnstrukturen, och därmed kanske också förändringen av de stora farlederna, finns inte med. Vilken betydelse har utbyggnaden av Norvik?

Fraktstöd

Värmdö kommun ser positivt på en anpassning av fraktbidraget till gällande lagstiftning. Det förslag till fraktstöd som förordas i programmet verkar till stora delar vara det som utgör alternativ 2 "ett restriktivt stöd" i underlaget förutom att traditionella verksamheter verkar vara undantagna i programmet. Behöver inte skärgårdens jordbruk och djurhållning fraktstöd när det gäller t ex fodertransporter och transport av djur till slakt? Alternativ 2 skulle innebära stora negativa konsekvenser för företagande i allmänhet i skärgården. Både alternativ 1 "ett utbyggt transportstöd" och alternativ 3 "ett företagsstöd med begränsningar" skulle vara bättre. Dock verkar takbeloppet i alternativ 3 vara väl lågt. Då skärgården är väldigt säsongberoende kan det vara svårt för ett företag att bedriva verksamhet året runt. Många är därför mångsysslare och bedriver olika verksamheter vintertid och sommartid. Av denna anledning kan det ifrågasättas om endast företag som är verksamma minst 10 månader per år i skärgården ska ha rätt till stöd.

Stöd till extern projektverksamhet

Stöd till extern projektverksamhet som syftar till att förbättra miljöförhållanden samt projekt som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden är positivt. Trots att situationen i skärgården ser mer positiv ut i dag än under perioden 1940-1970 är både förvärvsfrekvensen och inkomsterna lägre i skärgården än i kommunen som helhet. Att då upphöra med stöd till sysselsättning och näringsverksamhet måste ses som negativt. Värmdö kommun anser även att ungdomsprojekt och mer socialt inriktade projekt kan behöva få stöd.

Hälso- och sjukvårdsfrågor

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

Det är utmärkt att hälso- och sjukvården i fortsättningen kommer att delta i utvecklingsarbetet när det gäller skärgården. Hälso- och sjukvårdsfrågomas och äldreomsorgens betydelse för en levande skärgård ska inte underskattas.

Värmdö kommun ser gärna ett pilotprojekt om hur kommunen och hälso- och sjukvården gemensamt arbetar med personer som skrivs ut från sjukhus och som behöver omfattande hemsjukvård. Samverkan finns i dessa frågor mellan Djuröhemmet och Djurö vårdcentral och skulle kunna utvecklas ytterligare. Boende med sjukvårdsutbildning på några av de större öarna är också en resurs i ett sådant arbete. Värmdö kommun ser gärna att ett gemensamt utvecklingsarbete sker i hela kommunen när det gäller hemtjänst-hemsjukvård och gemensamma team.



2005-10-17

Stockholms läns landsting
Box 22550
104 22 Stockholm

Kommunstyrelsens i Värmdö yttrande över delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård samt över förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Värmdö kommun har fått båda dessa dokument, vilka utarbetats parallellt och också varit föremål för parallell process, på remiss och begärt förlängd tid till dagens sammanträde med Kommunstyrelsen. Kommunens förvaltning har utarbetat remissvar vilka väl speglar ett antal relevanta reaktioner och invändningar på dokumenten. Kommunstyrelsen gör, utifrån bl.a. dessa följande bedömning:

1. Skärgården är viktig för Värmdö kommun! Vi är en utpräglad skärgårdskommun med såväl en omfattande skärgård med stort antal öar, som ett strategiskt läge i centrum av regionens skärgårdsområde. Värmdö kommun deltar sedan 2001 aktivt i det samarbete som utvecklats mellan skärgårdskommunerna, initierat och organiserat av skärgårdens intresseorganisationer genom SIKO. Detta samarbete har betydelse för att skapa goda utvecklingsmöjligheter för skärgården både när det gäller utvecklingens omfattning och kvalitet/karaktär. **Därför vill vi understryka betydelsen av att landstinget, vid behandlingen av de aktuella dokumenten, tar stor hänsyn till skärgårdskommunernas synpunkter.**

2. Vi anser att det är angeläget att landstinget fastställer politiska dokument av de slag som nu är på remiss. Intresset för skärgården och skärgårdsfrågorna är stort i hela regionen. Här har landstinget ett stort ansvar, inte minst för att tillförsäkra skärgården god kvalitet avseende de verksamheter landstinget har ansvar för (sjukvård och kollektivtrafik) men också genom sitt huvudmannaskap för skärgårdsstiftelsen. Till detta kommer det övergripande behovet av regional planering, vilket också är en uppgift som åvilar landstinget i Stockholms län. I detta avseende är det nödvändigt att åstadkomma en bra avvägning mellan behov, idéer och önskemål som finns hos å ena sidan den bofasta skärgårdsbefolkningen och å andra sidan övriga invånare i regionen samt besökare till regionen. Vanligtvis sammanfaller dessas intressen, men då så inte är fallet krävs en korrekt verklighetsbeskrivning, en god analys och slutsatser som, så långt möjligt, vinner förståelse och respekt inom alla grupper.

3. Vi upplever att skärgårdsdiskussionen under senare år utvecklats mycket positivt, från förenklingar och generaliseringar till nyanserade diskussioner med ökande medvetenhet om behovet av fungerande samhällsplanering också i skärgården. Därmed har tidigare års stora avstånd mellan skärgårdsbefolkningen och de samhällliga institutionerna successivt kunnat ersättas med ett allt bättre samtalsklimat. Detta har varit till godo för såväl skärgården som regionen,

123

och får nu inte riskeras genom en process som inte varit tillräckligt kvalitativ. Annars är risken stor att vi åter kommer att uppleva ökande avstånd, växande politikerförakt och pajkastning, delvis med politiska förtecken.

4. Vår erfarenhet är att politiska dokument runt skärgården kräver en ordentlig process för att uppnå god förankring bland de medborgare som otvetydigt är mest berörda, dvs. de som regelbundet bor, vistas och verkar i skärgården. Kommunens erfarenheter från bl.a. tidigare arbete med översiktsplan visar på behovet av att tidsmässigt dela in processen i två faser:

A. Avstämning av fakta och formulering av en verklighetsbeskrivning som vinner bred acceptans

B. Utifrån fas A göra analys och bedömningar samt dra slutsatser.

Denna processindelning omsätter vi nu i vårt arbete med kommunens kustplan. Vår upplevelse är att detta varit ett avgörande vägval för att uppnå en konstruktiv diskussion om skärgårdsfrågor baserad mer på korrekta fakta och mindre på felaktiga verklighetsuppfattningar och rena missuppfattningar.

5. Vi tror att det finns goda förutsättningar att göra något bra av de dokument som nu är föremål för remiss. En förutsättning är dock, enligt vår bedömning, att dokumenten blir föremål för en betydande fortsatt process och förädling. Dokumenten kommer säkert att kunna utvecklas och i viss mån kvalitetssäkras genom de remissynpunkter som inkommit. Men vår bedömning är att omarbetningen måste vara så pass omfattande att det krävs en ny remissomgång till bl.a. skärgårdskommuner och företrädare för boende och verksamheter i skärgården, innan dokumenten är färdiga för politisk behandling av landstingsfullmäktige.

6. I omarbetningen krävs framför allt en ordentlig revidering av sättet att beskriva verkligheten i skärgården. Formuleringar som idag upplevs svepande och generaliserande behöver bytas mot en insikt att det är i skärgården på samma sätt som i andra delar av Stockholmsregionen – det ser olika ut! Härutöver behöver vissa frågor av strategisk betydelse för skärgårdens utvecklingsmöjligheter utvecklas. Framför allt vill vi efterlysa en regional strategi kring IT-utvecklingen i skärgården.

Mot denna bakgrund vill vi sammanfatta vår uppfattning i tre punkter:

- Dokumenten behöver bearbetas rejält utifrån inlämnade remissynpunkter
- Verklighetsbeskrivningen behöver utvecklas, nyanseras och förankras
- Det är nödvändigt med en ny remissomgång före politisk behandling i landstinget

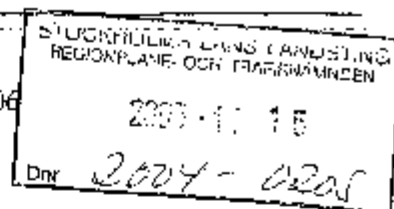
Kommunstyrelsen i Värmdö

Lars Bryntesson
Kommunstyrelsens ordförande

AU § 194

Dnr expl 2005.22 106

Utdrag: KS



Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting - remissyttrande

Ärende

Regionplane- och trafiknämnden har översänt "Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" till kommunen för synpunkter. Programmet innehåller förslag och ambitioner för landstingets insatser i kust och skärgårdsområdet. Remisstiden går ut den 1 september 2005 men exploatering/teknikenheten har anhållit om förlängd remisstid t o m 2005-09-19. En bilaga innehåller underlag om landstingets och andra offentliga aktörers verksamhet i kust- och skärgårdsområdet samt en redovisning om fraktbidragets konstruktion.

Beredning

Kommunstyrelsens kontor, exploateringsenheten har i tjänsteutlåtande, daterat 2005-09-15, redogjort för ärendet.

Arbetsutskottets beslutsförslag

Kommunstyrelsen föreslås besluta

Överlämna detta tjänsteutlåtande som Österåkers kommuns yttrande över "Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting".

2005-09-15



Exp. dnr 2005.22 106 v

"Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" -
remissyttrande

Ärende

Regionplane- och trafiknämnden har översänt "Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" till kommunen för synpunkter. Programmet innehåller förslag och ambitioner för landstingets insatser i kust- och skärgårdsområdet. Remisstiden går ut den 1 september men Exploatering/Teknik har anhållit om förlängd remisstid t.o.m. 19/9-2005. En bilaga innehåller underlag om landstingets och andra offentliga aktörers verksamhet i kust- och skärgårdsområdet samt en redovisning om fraktbidragets konstruktion.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

Överlämna detta tjänsteutlåtande som Österåkers kommuns yttrande över "Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting"

Bakgrund - uppdrag till Regionplane- och trafiknämnden

Regionplane- och trafiknämnden har fått i uppdrag av landstingsfullmäktige att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program för landstingets insatser i kust- och skärgårdsområdet. Tidigare program för perioden 1999-2003 ska ersättas. Nämnden har även fått i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion.

Regionplane- och trafiknämnden har översänt "Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" till kommunen för synpunkter. Programmet innehåller förslag och ambitioner för landstingets insatser i kust- och skärgårdsområdet. En bilaga innehåller underlag om landstingets och andra offentliga aktörers verksamhet i kust- och skärgårdsområdet samt en redovisning om fraktbidragets konstruktion.

Programmets vision

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

HANDLÄGGNING	REMISS	KÄRNBEHOV	Mol
19/9			EXP

2005-09-15

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

Visionen bygger på Region Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUPS) vars övergripande vision är en långsiktigt hållbar utveckling.

Tre grundläggande mål har lagts fast vilka är: internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor samt långsiktig hållbar livsmiljö.

Kust och skärgårdsområdet ska vidare erbjuda goda och jämlika levnadsvillkor för den bofasta befolkningen och jämlika möjligheter till rekreation för regionens befolkning.

Landstingets övergripande mål

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

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

Kommunens synpunkter

Allmänt

Kommunen vill betona att underlag som program och planer ska ha sin utgångspunkt i respektive kommuners planering.

Kommunen vill vidare understryka att framtida underlag som utarbetas på regional nivå och berör t.ex. framtida trafikplan, måste underhand som arbetet fortgår stämmas av med kommunen. Detta gäller överlag men är kanske viktigare för planering i skärgården. För som beskrivs i programmet så "För att kunna hantera skärgårdens utmaningar så krävs samverkan mellan olika aktörer på alla plan".

Det är också viktigt att de olika aktörerna behandlar sina frågor utifrån sitt respektive verksamhetsansvar vilket innebär att kommunen är den part som hanterar och styr markanvändningen och därmed bebyggelsestrukturen.

2005-09-15

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

Programmet är i stora drag ett visionärt program och saknar direkta och konkreta åtgärdsförslag.

De permanentboende ska synliggöras mer i programmet.

Befolkningen ökar i skärgården men främst på öar med ordnad fast landförbindelse, Ljusterö, på andra öar minskar eller bibehålls endast befolkningen, Ingmarsö. Förutsättningarna är väldigt olika mellan olika områden i en kommun och också mellan olika delar av skärgården och måste studeras närmare.

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

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

Areella näringar

Skydd för reproduktionsplatser för värlekande fiskarter och ett ökat fågelskydd under häckningstid bör övervägas.

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

Kommunikation och frakt

Waxholmsbolagets fartyg i skärgården bör i görligaste mån anpassas till skärgården så att stränderna skyddas. Problemet bör uppmärksammas och åtgärdas.

Allmänt så ska replipunkterna vara väl utrustade med goda omlastningsmöjligheter för gods, parkering för både båt och bil samt goda väderskyddade väntehallar.

Inom kommunen sker en intern kommunikation mellan olika öar t.ex Husarö och Ingmarsö. Många skärgårdsbor bor och pendlar inom skärgården. Det är viktigt att poängtera att all trafik inte nödvändigtvis ska till fastlandet.

Samtidigt kan skärgårdsbor, t.ex. från Husarö, i praktiken inte åka fram och tillbaka till Åkersberga över dagen utan måste övernatta på annan ort vid t.ex. tandläkarebesök.

Till skillnad mot fastlandet där man bygger och därefter anpassar kollektivtrafiken eller bostadsbyggandet är det precis tvärtom i skärgården, dvs man förutsätts anpassa boende och bostadsbyggande efter kollektivtrafiken. Denna olikhet är otillfredsställande. Bra och god kollektivtrafik i skärgården är en förutsättning för permanentboende och indirekt även för rekreation och turism.

I Österåkers kommun verkar flera produktionsföretag. Det är oklart vilka konsekvenser förslaget avseende frakthidrag får för att skapa och bibehålla arbetstillfällena i skärgården. Frågan måste belysas ytterligare. Möjlighet att samordna gods och persontransporter bör utredas.

Sjukvård

Idag är det förknäat med svårigheter för personer i Mellanskärgården på öar utan fast förbindelse att nyttja sjukvård i Åkersberga. Färdtjänst finns än så länge inte till sjöss utan de som är i behov av färdtjänst får istället be andra att hjälpa till med transporten till fastlandet.

För sjuka är det lång resa att åka ända in till Åkersberga tidigt på morgonen för att komma hem sent på eftermiddagen med den ordinarie skolskjutsen. Bättre möjlighet till sjukvård nära hemmet eller i hemmet bör utredas eller möjlighet att t.ex. byta vårdcentral sommar/vinter beroende på tillgänglighet.

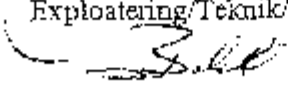
Översiktsplan 2006

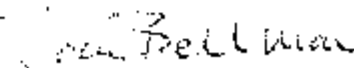
Avsnittet avseende Österåkers kommun i bilaga till Underlag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting stämmer i stort. Dock är det viktigt att poängtera att arbetet med översiktsplanen planeras att bli klart tidigt under 2006 och det bör tydliggöras ytterligare.

Barnkonventionen

Det är otydligt på vilket sätt programmet tagit hänsyn till barn och ungdomars bästa.

ÖSTERÅKERS KOMMUN
Exploatering/Teknik/Mat


Tommy Bokell
Exploateringschef

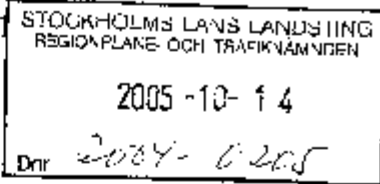

Irene Bellman
Bitr. exploateringschef



KOMMUNSTYRELSEN

Dnr 311-2065/2005

Skrivelse 71



Till

Regionplane- och trafiknämnden

Stockholms stad har beretts tillfälle att avge yttrande över remiss från Stockholms läns landsting av Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting.

Borgarrådet Rönngren (s) hade redovisat ärendet i en promemoria av den 29 september 2005 (bilaga).

Kommunstyrelsen beslöt följande.

Som svar på regionplanekontorets förslag till skärgårdspolitiskt program överlämnas och återopas promemorian.

Protokollsutdrag utvisande ärendets behandling bifogas.

Stockholm den 5 oktober 2005

På kommunstyrelsens vägnar

Annika Billström

Anette Otteborn

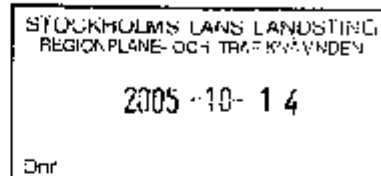


KOMMUNSTYRELSEN

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med Stockholms kommunstyrelse
onsdagen den 5 oktober 2005, kl 15.30 - 15.45.

Justerat 2005-10-12; anslaget 2005-10-13

Annika Billström
Kristina Axén Olin
Ann-Margarethe Livh



§ 18

Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Remiss från Regionplane- och trafiknämnden

Dnr 311-2065/2005

Skrivelse 71

Kommunstyrelsen behandlade en remiss från Stockholms läns landsting av
förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting.

Borgarrådet Rönngren (s) hade redovisat ärendet i en promemoria av den
29 september 2005 (bilaga 17:10).

Kommunstyrelsen beslöt utan omröstning bifalla borgarrådsberedningens
förslag.

Beslut

Kommunstyrelsen beslöt följande.

Som svar på regionplanekontorets förslag till skärgårdspolitiskt program
överlämnas och återopas promemorian.

Enligt protokollet

Anette Otteborn

131

PM 2005 RIII (Dnr 311-2065/2005)

Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

Remiss från Stockholms läns landsting

Remisstid 1 oktober 2005

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
REGIONPLAN- OCH TRAFIKNÄMNDEN

2005-10-14

Dnr

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på regionplanekontorets förslag till skärgårdspolitiskt program överlämnas och åberopas denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Landstingets regionplan- och trafiknämnd har fått i uppdrag av landstingsfullmäktige att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program för landstingets aktiviteter i kust- och skärgårdsområdet. Nämnden har också fått i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion. Det nya programmet ska ersätta tidigare program.

Regionplan- och trafiknämnden har den 3 maj beslutat att utan eget ställningstagande sända rubricerade ärende på remiss. Inom Stockholms stad har ärendet remitterats till Stockholms Näringslivskontor AB, Stockholms Hamn AB och stadsledningskontoret. Utöver Stockholms stad är remissmaterialet också översänt till samtliga kommuner i Stockholms län, ett antal skärgårdskommuner utanför länet, landsting, länsstyrelsen, statliga organ, högskolor och universitet samt ett stort antal organisationer.

Förslaget till skärgårdspolitiskt program innehåller förslag och ambitioner för landstingets och dess bolags och stiftelsers insatser i kust- och skärgårdsområdet. Förslaget till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting, *bilaga*.

Remisser

Remissen har för synpunkter överlämnats till Stockholms Näringslivskontor AB, Stockholms Hamn AB och stadsledningskontoret.

Stockholms Näringslivskontor AB ställer sig i huvudsak positivt till riktlinjerna i handlingsprogrammet. Den i särklass viktigaste åtgärden för skärgårdens utveckling är transporter och tillgänglighet. Ett av de övergripande målen är att upprätta bra kollektiva transporter och bidra till infrastruktur för boende, fritidsboende och turister, samt för privat och offentlig verksamhet. Även för näringslivet i skärgården är goda transporter oundgängliga. Skärgården är inte endast ett turistmål, utan där finns människor och företag som måste få sin vardag att fungera. Däremot saknar kontoret en diskussion kring hur näringslivet i skärgården kan utvecklas och då framför allt turistnäringen. Idag sker turismen i skärgården i huvudsak på sommaren. Vad kan göras för att öka resandeströmmarna andra årstider än sommaren? Denna fråga och liknande frågor saknas helt i programmet.

132

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

Stadsledningskontoret stödjer, i likhet med övriga remissinstanser, de visioner och mål som uttrycks i programmet. I likhet med Stockholms Näringslivskontor AB ställer sig stadsledningskontoret undrande till varför programmet inte behandlar frågan om hur man utvecklar turistverksamheter i skärgården under alla säsonger. Stadsledningskontoret kan vidare konstatera att programmet avser landstingets egen verksamhet i regionen och även verksamhet som bedrivs via landstingets bolag och stiftelser. Med anledning av detta ser inte stadsledningskontoret att de förslag som framkommit på något sätt berör stadens verksamhet. Stadsledningskontoret avstår därmed från att lämna ytterligare synpunkter.

Mina synpunkter

Det är ett ambitiöst förslag på skärgårdspolitiskt program som tagits fram. Det är mycket positivt att stor vikt har lagts vid att få kommunikationsfrågan löst. En levande skärgård för boende och en växande arbetsmarknad är något som Stockholms stad i hög grad värnar om. Detta är något som förslaget till skärgårdspolitiskt program till stor del berör. En viktig del i det fortsatta arbetet är att utreda och möjliggöra förutsättningar för en besöksnäring året runt.

Jag föreslår med hänvisning till vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

Som svar på regionplanekontorets förslag till skärgårdspolitiskt program överlämnas och överopas denna promemoria.

Stockholm den 29 september 2005

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

ÄRENDET

Regionplane- och trafiknämnden har fått i uppdrag av landstingsfullmäktige att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program för landstingets aktiviteter i kust- och skärgårdsområdet. Nämnden har också fått i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion. Det nya programmet ska ersätta tidigare program.

Regionplane- och trafiknämnden har den 3 maj beslutat att utan eget ställningstagande sända rubricerade ärende på remiss. Inom Stockholms stad har ärendet remitterats till Stockholms Näringslivskontor AB, Stockholms Hamn AB och stadsledningskontoret. Utöver Stockholms stad är remissmaterialet också översänt till samtliga kommuner i Stockholms län, ett antal skärgårdskommuner utanför länet, landsting, länsstyrelsen, statliga otgan, högskolor och universitet samt ett stort antal organisationer.

Förslaget till skärgårdspolitiskt program innehåller förslag och ambitioner för landstingets och dess bolags och stiftelsers insatser i kust- och skärgårdsområdet.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 2 september 2005, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret har tagit del av Regionplane- och trafiknämndens förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting och övriga remissinstansers utlåtanden.

Stadsledningskontoret stödjer, i likhet med övriga remissinstanser de visioner och mål som uttrycks i programmet. I likhet med Stockholms näringslivskontor ställer sig stadsledningskontoret undtande till varför programmet inte behandlar frågan om hur man utvecklar turistverksamheter i skärgården under alla säsonger.

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

Stockholms Hamn AB:s styrelse beslutade den 22 juni 2005 att som svar på remissen återopla och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande, daterat den 16 juni 2005, har i huvudsak följande lydelse.

För Stockholms hamnar är det viktigt att underlätta kollektivtrafiken i skärgården och att rederiernas behov av goda anlöpningsmöjligheter tillgodoses. Det gäller både den turistrelaterade trafiken liksom den omfattande chartertrafik som förekommer. Trafiken är i huvudsak koncentrerad till Strömkajen och Nybrokajen/Strandvägen. Ett omfattande arbete och betydande investeringar sker för att ordna kajplatser och för att se till att embarkering och debarkering av passagerare kan ske på ett effektivt sätt. Även en betydande mängd gods transporteras över dessa kajer.

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

En god lösning av trafikförsörjningen i skärgården är avgörande för vilka områden som kan bli lätt tillgängliga för resande och godsleverantörer. Det är av stor betydelse för möjlighet till attraktivt boende, för verksamheter och service. En god trafikförsörjning kan bidra till att skapa förutsättningar att samlokalisera verksamheter som kan stödja varandra. Det stimulerar mark-

landsunderlaget för kommersiell och samhälllig service. Man kan konstatera att i de delar av skärgården som denna utveckling har skett så ger växande lokala marknader i sin tur underlag för ett brett serviceutbud och näringsliv.

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

Sjösäkerhetsfrågor och miljöfrågor för båtlivet i skärgården bör i detta sammanhang också uppmärksammas. Stockholms hamn medverkar här i en stor satsning för att förbättra farleden runt Värmdö-Garpen och därmed möjligheten att separera trafiken i detta område. Även inrättandet av en ny farled, Horstensleden, i närheten av Sandhamn, kommer att ytterligare att förbättra sjötrafiksäkerheten och åstadkomma ett rationellare trafikflöde.

Stockholms hamnar delar den problembild som Sjöfartsverket redovisar i underlaget till programmet och som rör bland annat frågor om svall och erosion i skärgården. Den hör enligt verket främst samman med den lokala kollektivtrafiken, samt med större privata motorbåtar i skärgården, ej numera påtagligt till färjorna som går på linjetrafik i skärgården. De krav som sjöfartsverket efterlyst för att minimera de problem som finns för båtlivet påverkar i hög grad samtliga människor som vistas i skärgården. Det gäller frågor som hullerstörningar från snabba båtar, ökade farter och större fartskillnader mellan båtar vilket medför att nya risker tillkommer, svall från större privata båtar och skärgårdstrafiken samt frågor om artnyder, kunskap och hänsyn till sjöns. Dessa frågor är av stor betydelse när det både gäller att värna och utveckla skärgårdens miljö-, natur- och kulturvärden samt möjligheterna att upprätthålla bra kollektiva transporter för boende, fritidsboende och turister i skärgården.

Stockholms Näringslivskontor AB:s verkställande direktör Jörgen Kleist samt avdelningschef Torbjörn Jansson överlämnar och återropar kontorets tjänsteutlåtande som svar på förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting. Styrelsen kommer att få nedanstående tjänsteutlåtande presenterat för sig den 4 oktober 2005.

Stockholms Näringslivskontor AB:s tjänsteutlåtande, daterat den 5 september 2005, har i huvudsak följande lydelse.

Dagens politik i skärgården baseras till stor del på förhållanden från 1970-talet då skärgården var en avfolkningsbygd och det främst gällde att öka befolkningen och sysselsättningen. Utmaningarna idag är att hantera det ökade trycket från en växande storstad och värna skärgårdens natur- och kulturvärden samtidigt som det ska finnas förutsättningar för besökare, boende och verksamhet.

I detta sammanhang är förslaget till skärgårdspolitiskt program bra. Näringslivskontoret ställer sig i huvudsak positiva till riktningarna i handlingsprogrammet. Skärgården är inte endast ett turistmål, utan där finns människor och företag som måste få sin vardag att fungera.

Den i särklass viktigaste frågan för skärgårdens utveckling är transporter och tillgänglighet. Ett av de övergripande målen är att upprätta bra kollektiva transporter och bidra till infrastruktur för boende, fritidsboende och turister, samt för privat och offentlig verksamhet.

Transporter är livsviktiga för skärgårdens utveckling. Det är bra att tillgängligheten till skärgårdens unika kultur- och naturvärden utvecklas så att det blir enklare att nå sevärdheterna. Den utvecklade kollektivtrafiken kommer också bidra till en långsiktigt hållbar livsmiljö och en positiv regional utveckling. För näringslivet i skärgården är goda transporter omväxlingsbara. Det är också bra att man strävar efter en bättre samordning mellan landstingets trafikorganisationer, andra landstingsverksamheter och andra aktörer inom trafik och infrastruktur.

Däremot saknar kontoret en diskussion kring hur näringslivet i skärgården kan utvecklas och då framför allt turistnäringen. Idag turistar man i huvudsak i skärgården på sommaren. Vad kan man göra för att öka resandeströmmarna andra årstider än sommaren? Denna fråga och liknande frågor saknas helt i programmet.

Beställardirektörens tjänsteutlåtande

Beställare Vårds synpunkter

Förslaget till skärgårdspolitiskt program har i de delar som avser hälso- och sjukvården utarbetats i nära kontakt med Beställare Vård och vi tillstyrker att förslaget antas.