

# TRANSPORTER I SKÄRGÅRDEN

EN VITBOK 2007



**Skärgårdarnas Riksförbund**



# Skärgård för Framtid

Denna vitbok ingår i Skärgårdarnas Riksförbunds serie beskrivningar över tillståndet i landets skärgårdar. Med dessa vitböcker ger vi skärgårdsbornas syn på situationen inom viktiga områden.

Vitboken är framtagen med stöd av anslag från EU genom Mål 2 Öarna.

I projektet "Skärgård för Framtid" har vi arbetat med tio centrala frågeställningar inom de övergripande rubrikerna; arbete, boende och service.

- **TRANSPORTER I SKÄRGÅRDEN**
- **BOENDE I SKÄRGÅRDEN**
- **BESKATTNING AV BOENDE**
- **SKÄRGÅRDSBARNENS SKOLOR**
- **NY TEKNIK**
- **TURISM OCH ALLEMANSRÄTT**
- **SKÄRGÅRDSBÖNDER**
- **SKÄRGÅRDSFISKETS FRAMTID**
- **SKÄRGÅRDSBORNA OCH DEMOKRATIN**
- **FÖRETAGSAMMA SKÄRGÅRDEN**

En informationsskrift från  
Skärgårdarnas Riksförbund  
[info@skargardarnasriksforbund.se](mailto:info@skargardarnasriksforbund.se)  
[www.skargardarnasriksforbund.se](http://www.skargardarnasriksforbund.se)

Projektet delfinansieras av  
Europeiska Unionen

© Skärgårdarnas Riksförbund 2007



Foto omslag fram:  
Waxholmsbåten Dalarö,  
januari 2007  
Foto Eva Widlund.

Omslag bak:  
Styrsö Bratten, juli 2005  
Foto Eva Widlund.

# TRANSPORTER I SKÄRGÅRDEN

Konferensupplaga, uppdaterad 18 april 2007

## INNEHÅLL

1. Goda kommunikationer är en rättighet också i skärgården
2. Krav för bra kollektivtrafik i skärgårdarna
3. Olika trafik i olika skärgårdar
4. Från svävare till vägfärjor
5. Så fungerar det idag från Luleå till Koster
6. Fastlandshamnar
7. När trafiken inte fungerar hotas utvecklingen
8. Myndigheternas krav på säkerhet
9. Vägfärjor och bilköer
10. Tungt gods och fraktstöd
11. Kontakta Skärgårdarnas Riksförbund

# 1. Goda kommunikationer är en rättighet också i skärgården

Goda kommunikationer är en förutsättning för en året runt levande skärgård. Därför är dessa frågor av absolut avgörande betydelse för utvecklingen på öarna. En utvecklad kollektivtrafik är också nyckeln för tillgänglighet för besökare, för arbete, utbildning och annan service. En rimlig kompensation för merkostnaderna med besvärliga och dyra frakter är mycket viktig för skärgårdens företagare. Även öar som ligger nära stora städer är många gånger att betrakta som glesbygd. Det tidsmässiga avståndet till kommunens centrum är stort. Finns möjligheten att pendla kan i många fall verksamhet bedrivas på ön. Det som behövs är kanske en eller två pendelresor per vecka vilket många kan acceptera även om restiden är lång.

## Kollektivtrafik är en rättighet

Kollektivtrafiken är ett kommunalt ansvar och delvis reglerat i lag. Rätten till skolskjutsar är också reglerat i skollagen. Även färdtjänst är en reglerad kommunal skyldighet enligt lagen om färdtjänst. Här har dock kommunerna en speciell uppgift att pröva vilka personer som skall ha rätt till färdtjänst. Rätt till ersättning för sjukresor är också reglerat i lag.

När det gäller kompletteringstrafik så är villkoren däremot inte reglerade på samma sätt. Utan varje kommun, eller som det oftast är i samverkande länstrafikbolag, erbjuder en kompletteringstrafik. Omfattning och kvaliteten på denna styrs genom upphandling av trafik enligt viss turlista. Som regel fattas beslut kring detta i respektive kommunfullmäktige och är då uttryck för den politiska ambitionen.

Det finns inget i några lagar eller regler som säger att ansvaret för en fungerande trafik inte skall gälla de kommuninvånare bor på öar som saknar fast landförbindelse.

## Transporter skapar många jobb i skärgården

Arbetet med sjötransporter skapar ett stort antal viktiga arbetstillfällen året runt. Många skärgårdsbor arbetar på färjor och passagerarbåtar. De två stora operatörerna i de befolkningsstarkaste skärgårdarna, Waxholmsbolaget och Styröbolaget, har tillsammans med sina många inhyrda olika trafikentreprenörer mer än 500 anställda på båtarna. Av dessa beräknas att över 60 % är skärgårdsbor. Dessutom ger den stora kollektivtrafiken till sjöss arbete åt många entreprenörer och varv etc. Waxholmsbolaget anlitar regelbundet ett 50-tal företag för olika tjänster. I de flesta glesa befolkade skärgårdar upphandlar man trafiken av lokala entreprenörer som sköter sjötransporterna åt kommunerna.

En viktig och till synes enkel utgångspunkt är färjornas hemmahamn. När fartygen "övernattar" ute på öarna innebär det att man ligger på rätt sida ur pendlings- och trygghetssynpunkt. Men det innebär också att sysselsättningen skapas på öarna. Alltför många exempel finns på att denna viktiga princip inte utnyttjas i kommunernas upphandling. Men det finns också goda exempel där det fungerar bra. Det gäller för flera båtar i Göteborgs södra skärgård, trafiken till Koster och till Käringsön i Bohuslän. Dessutom finns det ofta bra lösningar i upphandlingen av lokala entreprenörer i många glesa skärgårdar, t.ex. i Östergötland och Kalmar län.

Att ha färjorna på öarna nattetid innebär också en säkrare hamn med mindre risk för skadegörelse! Ett problem som börjar dyka upp är svårigheten att hitta bemanning med tillräcklig behörighet på öarna.

## 2. Krav för bra kollektivtrafik i skärgårdarna

- Skapa jämnare standard och kvalitet i kollektivtrafiken i olika delar av landet
- Inför ökade möjligheter till arbetspendling med sjötrafik året runt
- Öka den statliga finansieringen av skärgårdstrafiken. Det är ett riksintresse. Idag åker en del öbor och frakt gratis med vägfärjorna medan andra får betala för resorna.
- Reservera utrymme vid fastlandshamnar i kommunernas planering
- Se över Vägverkets färjerederi och vilka linjer man bör finansiera. Lägg in de stora existerande vägfärjorna till Ven och Visingsö
- Låt färjorna vara stationerade på öarna för ökad trygghet och arbetstillfällen
- Färdtjänst till sjöss bör ha lika villkor som på fastlandet
- Räkna in skärgårdsfrakterna som en del i statsstödsreglerna
- Ge fraktstödet mer jämförbara spelregler i alla skärgårdar

## 3. Olika trafik i olika skärgårdar

### Olika huvudmän - olika regler

Skärgårdstrafiken bedrivs med många olika förutsättningar. Den kan vara helt statlig, landstingskommunal, kommunal eller enskild. Alla formerna, med olika finansiering visar att det ofta finns olika regler och tillämpningar i olika regioner. Ett syfte med denna vitbok är att visa på de stora olikheterna i servicen med kommunikationer till sjöss i landets skärgårdar.

Många gånger finns en historisk förklaring till varför det ser ut som det gör. I Göteborgs skärgård finns landets största bilfärjekapacitet i ”Norra skärgården” medan ”Södra skärgården” bara har passagerartrafik. I två kommuner intill varandra resonerar man helt olika. Den ena välkomnar biltrafiken. Den andra vill begränsa den.

Men tekniken förändras också för skärgårdens näringar och befolkningens värderingar ändras. Trafiksystemen upplever vi är dock mycket svåra att påverka

Kollektivtrafik är en rättighet även för skärgårdsbor. Men vi ser ändå att tillämpningarna varierar mycket mellan olika skärgårdsområden. När det gäller hur bilfärjor och godstrafik fungerar är variationen mycket stor.

### Kompletteringstrafik

Oftast gäller principen att man skall kunna ta sig med kollektivtrafik till kommuncentrum eller sjukhus/vårdcentral. Men kommunerna har ofta olika regler när det gäller hur ofta, vilka veckodagar, turtäthet etc. Se skolskjutsar nedan.

## Skolskjutsar

Kommunerna har ansvar för att det finns fungerande skolskjutsar för eleverna i den obligatoriska grundskolan. Här gäller även ett speciellt begrepp "säker skolväg". Många gånger kombinerar kommunerna sitt ansvar för skolskjutsat med kompletteringstrafik.

När barnen blir större och skall gå på gymnasiet, som formellt sett är en frivillig skolform, kommer ofta inackordering som ett alternativ om resorna tar för lång tid. Gymnasiet ligger ofta längre bort.

I Luleå skärgård finns ett fåtal barn i skolåldern. Under veckorna bor de oftast i en lägenhet i staden och under veckosluten åker de ut till familjen på ön. Barnen får åka båt, bil, buss och snöskoter. Under förfallstiderna går trafiken med svävare eller hydrokopter eller isbrytande båt.

En kontroversiell fråga är att rätten till skolskjuts inte omfattar barn som väljer att gå i friskola. I Norrtälje kommun har en konsekvens av detta blivit att i en skola där hela klasserna valt att byta till en friskola på högstadiet, där kan inte ö-barnen fortsätta att läsa tillsammans med sina klasskamrater när det är dags att börja i högstadiet. För man får inte båtskjuts om man inte går i den av kommunen anvisade skolan.

## Färdtjänst

Den som har ett funktionshinder har rätt att få möjlighet till färdtjänst. Detta prövas av kommunen (eller Landstinget i Stockholms län). Men lagen om färdtjänst ersätter inte bristen på kollektivtrafik utan handlar mer om tillgängligheten till den kollektivtrafik som redan finns. Det är alltså en del av trafik lagstiftningen och inte socialtjänstlagen. Finns det inte utbyggd kollektivtrafik så finns det heller inte färdtjänst.

Det blir alltså kommunerna som i slutändan beslutar om vilken omfattning och utformning färdtjänsten får. I landets skärgårdar finns exempel där det fungerar mycket bra men tyvärr också motsatta exempel.

## Sjuktransporter

I direkta nödsituationer finns i samhället en ren räddningstjänst som kan utnyttja båtar av olika slag och även helikopter. Det är larmcentralen 112 som avgör vilket färdmedel det blir.

## 4. Från svävare till vägfärjor

Det går åt många olika slags farkoster för att ta lösa transporter i skärgårdarna. Flera faktorer påverkar. På grund av varierande klimat och väderförhållanden och hur utsatta farvattnen är i olika områden behövs olika slags farkoster. Sedan varierar befolkningstätheten och fördelning mellan olika öar från storstadsnära skärgård till glesbygdsskärgård vilket styr farkosternas kapacitet. Det är givetvis inte alltid en lätt uppgift att hitta den bästa lösningen.

## Passagerarbåt

Basen i all skärgårdstrafik är fungerande passagerartrafik. Kollektivtrafik med passagerarbåtar finns också av många olika slag. Allt från att Vägverkets stora gula bilfärjor också är passagerarfartyg, till småbåtar som bara skall ta ett par skolbarn.

Den mest omfattande trafiken går i de kommunala trafikbolagens regi i storstadsskärgårdarna. I Stockholms skärgård är det Waxholmsbolaget som samordnar och sköter den kollektiva trafiken. Waxholmsbolaget äger 18 skärgårdsbåtar som drivs av olika trafikutövare. Dessutom har man avtal med ytterligare ca 25 företag med en eller flera båtar, svävare eller helikoptrar. Under de senaste åren har man transporterat ca 1,8 milj. passagerare.

I Göteborgs södra skärgård är det Styröbolaget som kör 5 fartyg till 12 öar. Där har antalet passagerare ökat varje år och är nu ca 1,8 miljoner. I Göteborgs norra skärgård är det Vägverkets bilfärjor som försörjer trafiken till hela Öckerö kommun med över 12 000 invånare. Dessutom driver Öckerö kommun själv en omfattande linjeservice mellan kommunens sammanbyggda huvudö och de övriga bebodda öarna.

I övriga skärgårdsområden är standarden på passagerartrafiken mycket varierande. Normalt bedrivs den antingen i direkt kommunal regi eller genom avtal mellan respektive länstrafikbolag och en entreprenör. Längs kuststräckan från Landsort till Kråkelund, alltså i Södermanland, Östergötland och Kalmar län finns ett 10-tal entreprenörer som har avtal med sina olika kommunala huvudmän.

Speciella problem finns på de mest utsatta öarna. Både sjögång och is kan ställa till med stora problem på Holmöarna, Hanö, och Kåringön. Här krävs kraftigare större fartyg trots att det inte bor många på öarna. Ibland finns det avtal som gör att isbrytande fartyg kan hjälpa till vintertid.

Turtätheten varierar också mycket. Det finns öar som har färjetrafik iland varje kvart, men det finns också de som bara har tre turer i veckan - om man beställer i förväg. Precis som för busstrafiken på land är ofta tidtabellerna upplagda efter skolresornas tidtabeller. Men där också pendlingen är stor till jobb på fastlandet blir det fler turer. I flera skärgårdsområden för man diskussioner om att införa just möjligheter till arbetspendling.

I några skärgårdar kan båtarna vintertid stanna vid en is-station där andra fordon tar vid.

## **Vägfärjor, gula och andra**

Nuvarande regler för statsstöd till färjetrafik eller Vägverkets färjor gäller endast färjor som också kan ta bilar. Dessutom skall vägnätet på ön vara öppet för allmän trafik. Detta är en klar diskriminering mot öar där man tvingats lösa trafiken på annat sätt.

Den första förordning som reglerade transporter till sjöss kom 1644 "Krogare och Gästgivar Ordningh". Förordningen gällde skjutsning och väghållning samt även transporter över vatten. Så kallade sjögästgiverier vid färjelägen skulle ombesörja transporter över vatten. När ångbåtar dök upp försvann detta system successivt.

1944 förstatligades väghållningen i landet och då överfördes den tidens 130 färjeleder till staten. Nu har broar byggts på flera av dessa ställen men ännu driver man 37 färjeleder i Vägverkets regi, varav 23 går till öar. Var Vägverkets färjelinjer går är alltså en följd av historisk utveckling och inte av aktiva beslut om var linjer bör gå idag. Den största linjen är till Hönö/Öckerö. Här går tre bilfärjor med kapacitet för vardera 75 bilar per tur och kör över 6000 fordon per dygn i genomsnitt.

Det finns också 12 enskilda färjor med statsbidrag som tar bilar men där Vägverket inte är huvudman. Det är linjer som drivs av kommuner eller privata företag. Några exempel är

Visingsötrafiken som drivs av Jönköpings kommun. Trafiken mellan Ornö och Dalarö samt mellan Tynningö och Waxholm i Stockholms skärgård är privata och Ventrafiken som drivs av Landskrona kommun. I alla dessa fall anser man att Vägverket borde ta över verksamheten. Den statliga BREV-utredningen (SOU 2001:67) kom också till denna slutsats. Endast trafiken mot Tynningö är på väg att övertas.

Sedan finns det en del udda lokala lösningar. Ön Valen i Hjälmarens har en bilfärja som äges och drivs av vägsamfälligheten på ön. Färjan går vid behov och det är öbor som kör den. I Väneren finns en liten linfärja till Jäverön utanför Karlstad som en person på ön sköter om. Färjan ägs av kommunen och tar en bil. Den går vissa bestämda turer men även efter kallelse. Mellan Torsö och Brommö går en färja som ägs av ett skogsbolag. Det blir alltså mest timmertransporter men vem som helst kan, efter kallelse, åka på färjan för en liten avgift. En person på ön kör färjan

## Sjöliften

Efter en lokal debatt på Nord- och Sydkoster i Bohuslän byggde man 2003 med hjälp av EU-stöd en obemannad liten linfärja för transport av max 12 personer eller något lätt fordon mellan de två öarna. Öborna kan få utbildning och behörighet och därefter själva köra färjan med en kortläsare och en knappsats. Satsningen har varit mycket lyckad och idag kan man utnyttja serviceutbudet på båda öarna. Det lär nog kunna bli fler sjölifvar i skärgårdarna i framtiden. För mer information se hemsidan för Vägverkets färjerederi.

## Isväg

Sedan gammalt finns i Sverige kunskaper om att anlägga vägar på is. När det blir besvärligt att bryta is kan det vara billigare att hålla en isväg. Denna har givetvis också fördelen att vara öppen dygnet runt. Vägverkets färjerederi har ansvar för åtta isvägar varav den på Hjälmarens till Vinön är längst med 5 km.

Dessutom håller Luleå kommun isväg i sin skärgård där man under perioden januari-april använder bil eller skoter på isväg och under maj snöskoter till dess det är dags för båt. Under tiden mitten av november till mitten av december infaller normalt förfallstiden, då isen ej bär snöskoters men är för tjock för isbrytande båtar.

Isen i stadens hamnar (i Luleälven) fryser till tidigare och då tas kommunens små isbrytande båtar upp på land. Vår förfallstiden är som regel kort (normalt mitten av maj) och då kör man i vissa fall med hydrokopter eller svävare.

I Vägverkets bestämmelser angående statsbidrag till enskilda vägar nämns inte den typ av isvägar som anläggs i Luleå skärgård eftersom den inte ersätter en befintlig färjelinje.

Ansvaret för isvägar innebär att man mäter istjockleken regelbundet. För personbiltrafik gäller t.ex. 25 cm innan man öppnar vägen. Vägen stakas sedan ut och snöplogas med två körfiler med 50 m mellanrum. Avståndet mellan fordon skall vara 50m och låg fartgräns, 30 km/tim till Vinön, gäller för att undvika sprickbildning.

I många mer skyddade skärgårdar åker man snöskoter eller 4-hjuling på isen när den blivit tillräckligt tjock. Där finns på många ställen problem med farledernas rännor och att kunna ta sig över dessa. Sjöfartsverket avlyser vissa farleder för att säkra isvägar för öborna. Den tunga sjöfarten måste t.ex. gå öster om Holmöarna när isen lagt sig. Liknande regler gäller Husaröleden i Stockholms skärgård eller i skärgårdslederna i Södermanland, Östergötland eller Småland.

Luleå skärgård delas i två delar vintertid när det är trafik på isen som gäller. Rännan från havet in till Luleå hålls öppen året runt.

## Vintertrafiken till Holmön

Reglerna för isvägar behöver ses över sedan snöskotertrafiken ökat. Exemplet Holmön talar sitt tydliga språk. Fram till 1997 ombesörjdes stakning av vinterväg till Holmön av Vägverket. Då upphörde man med detta av besparingsskäl. Man hade ett annat formellt argument med tanke på att vintervägen nu mest nyttjades av skotertrafik. Eftersom det är förbjudet att köra skoter på allmän väg så ansåg Vägverket att man inte längre behövde göra sin stakning!

Regeringen beslutade att från vintern 2004 ska länsstyrelsen ansvara för att en skoterled stakas ut. 2007 har ett speciellt förhandlingsuppdrag genomförts av Tage G Pettersson på uppdrag av regeringen som innebär att trafiken till Holmön kommer att köras året runt med en större svävare med Vägverket som huvudman.

## Svävare

Svävaren utvecklades först för militära behov för att snabbt kunna ta sig upp på långgrunda stränder. Därför har det länge funnits stora svävare, t.o.m. för bilar. Under 1990-talet har det utvecklats små svävare för passagerartrafik i skärgårdarna och en tillverkning finns nu på Norra Stavsudda i Stockholms skärgård. Serietillverkade små modeller är inte längre än 5 m och tar 5 passagerare.

Svävaren är ungefär som en hydrokopter men har också två fläktmotorer som blåser neråt och bildar en luftkudde under farkosten innanför en "kjol" runt skrovet. Svävaren svävar obehindrat över såväl bra is som dålig is och blötsnö. Men när det är isvallar kommer inte svävaren fram eller riskerar att kjolen trasas sönder. Likaså kan det bli problem när det blir större öppna vatten med vågor har också svävaren problem med att hålla sin luftkudde och sitt låga fribord.

Det har också varit en hel del byråkratiska barnsjukdomar kring regelverk för svävare. Generellt gäller att det behövs tillstånd från länsstyrelsen för att få använda svävare beroende på diskussioner kring hur bullrande och störande de är.

## Hydrokopter

Hydrokoptern är en farkost som utvecklades i Sverige på 1960-talet på Arkö i Östergötlands skärgård. Det är i princip ett flatbottnat skrov med två kölar som fungerar som medar. Framdrivningen är en motor med flygplanspropeller och luftroder bakom propellern. Hydrokoptern fungerar alltså både på is och öppet vatten. Därmed kan man klara den svåra perioden när det både bär och brister.

En nackdel är att friktionen mot underlaget varierar väldigt mycket. När det är mycket blötsnö på isen kan en liten hydrokopter nästan inte ta sig fram, än mindre med några passagerare. Den är också sårbar i öppet vatten eftersom den har så lågt fribord och hög tyngdpunkt.

## Helikopter

Helikopter kommer in i skärgårdstrafiken främst vid räddningsuppdrag. Men för att klara vissa delar av vintertrafiken har Waxholmsbolaget avtal med helikopterföretag om att flyga vintertid

när den allmänna båttrafiken ställs in på grund av ishinder. Det finns då möjlighet att åka helikopter tre dagar i veckan.

Detta har gällt i delar av Stockholms skärgård. Helikoptertrafiken finns till alla öar som inte har reguljärtrafik samt till de öar där båttrafiken är inställd. Likaså har helikopter satts in vid Holmön när det varit svåra isförhållanden med höga vallar.

För att få åka helikopter måste man ha löst Ö-kort. Detta utfärdas av Waxholmsbolaget till en kostnad av 360 kronor och insändande av personbevis som fastställer att personen i fråga är mantalsskriven på ön. Kostnaden för att flyga är 240 kr per person t.o.r.

Räddningshelikoptrar i skärgården har lång tradition. Tidigare hade militären större närvaro vid kusten med helikopterbaser på Berga vid Stockholm och Säve i Göteborg. Dessa är avvecklade nu vilket gör att närheten och tryggheten försämrats.

## 5. Så fungerar det idag, från Luleå till Koster

Här är en liten översikt från norr till söder över hur skärgårdstrafiken fungerar i olika län. När man läst den är det lätt att fråga sig varför det ska vara så olika standard och villkor i olika delar av landet.

### NORRLANDSLÄNEN

I den året runt befolkade skärgården i Luleå kommun har ett stort utvecklingsarbete skett de senaste åren. Kommunen har byggt upp passagerartrafik under den isfria delen av året med två dagliga turer fem dar i veckan. För dessa turer betalar man samma belopp som motsvarande sträcka med buss på fastlandet. Utöver denna trafik finns också skolskjutsar till en av öarna, Junkön.

När vintern närmar sig kommer den så kallade ”förfallsperioden” då isen varken bär eller brister. Då har kommunen en mer begränsad trafik med två turer i veckan med isbrytande båt eller med sväware. När vintern sedan ger en starkare is håller man isväg till öarna. Men då finns ingen kollektivtrafik utan då får var och en ta sitt eget fordon.

Till Hindersön, Storbrändön, Sandön, Junkön och Altappen bekostar kommunen plogningen av vägarna. Isvägen till Långön har hittills bekostats av de boende. Ett krav är att kommunen skall bekosta underhållet av även denna isväg på 2 km.

Holmön i Umeå kommun trafikeras vid öppet vatten av Vägverkets avgiftsfria färja som gör två-tre turer per dag. Det är en lång sträcka och resan tar 45 minuter. Vid bärkraftig is ersätts färjeturerna med avgiftsbelagd skoter med passagerarsläde i kommunens regi. Vid dåliga isförhållanden används hydrokopter eller ibland helikopter. Då är passagerarantalet starkt begränsat.

För att reda ut vilket ansvar Vägverket respektive länsstyrelsen skall ha för trafiken till Holmön i framtiden tillsattes förre talmannen Tage G Pettersson som förhandlingsman. Han har nyligen redovisat sitt arbete och kunde presentera en lösning där man går över till trafik med en större sväware året runt med Vägverket som huvudman. Svävaren kan också ta lätta fordon. Givetvis finns det farhågor att turer kommer att ställas in när våghöjden blir för hög.

Till Norra Ulvön och Trysunda i Örnsköldsviks kommun finns trafik med passagerarbåt genom Västernorrlands läns trafik AB med någon eller några turer per dag. Höst, vinter och vår används

vid behov svävare. Hemsö i Härnösands kommun har en linje med Vägverkets färja. Avståndet till fastland är kort och det blir hela 46 turer per dygn. De få som är bosatta på öarna i Gävleborgs län har inte tillgång till några allmänna kommunikationer utan är helt beroende av egna båtar, eller skoter om isen ligger.

### **UPPSALA LÄN**

Gräsö trafikeras av Vägverkets färja med 1-3 turer per timme dygnet runt. På ön finns även busstrafik. De mindre öarna utanför Gräsö; Ormön, Stora Risten och Helsingen har inga reguljära förbindelser, men skjulskjuts ordnas vid behov morgon och kväll.

### **STOCKHOLMS LÄN**

Merparten av öarna i Stockholms skärgård har tillgång till passagerartrafik genom landstingsägda Waxholmsbolaget. Turtätheten är varierande, allt från ett par turer om dagen (ex vis Nämdö, Gräskö och Söderöra) till tolv turer per dag (Runmarö). Bofasta på öar utan fast landförbindelse har möjlighet att köpa ett ö-kort som är ett årskort, till ett subventionerat pris (360 kr 2007). Tynningö i Vaxholms kommun och Ornö i Haninge kommun trafikeras av bilfärja med statligt bidrag. Dessa öar angörs även av Waxholmsbolagets passagerarbåtar. På båda öarna finns även allmän buss.

### **SÖDERMANLANDS LÄN**

I Bälinge skärgård i Nyköpings kommun körs kompletteringstrafik 5 dagar i veckan med båt och – när isen ligger – svävare. Huvudman för detta är Länstrafiken i Sörmland. I den övriga skärgården; delar av Nyköpings samt hela Trosa och Oxelösunds skärgårdar, saknas kollektivtrafik till sjöss.

Var och en får klara sig själv så gott det går. För skolskjutsar har kommunerna avtal med privata entreprenörer de år det varit aktuellt. Vintertrafiken klaras också i Nyköpings skärgård genom en isbrytande båt och en svävare i samarbete mellan kommunen och länstrafikbolaget.

### **ÖSTERGÖTLANDS OCH KALMAR LÄN**

Invånarna på öarna i Sankt Anna, Gryt, Tjust, Misterhult och Stranda skärgårdar längs Östersjökusten är till stor del beroende av privata båtar för att ta sig till fastlandet. Som regel finns en kompletteringstrafik med ett par möjligheter i veckan att ta sig iland för vidare bussresa till kommuncentrum för dem som saknar båt eller vinterfarkost. Vintertid används svävare sedan ett mycket lyckosamt EU finansierat projekt genomfördes 1999-2003. Länstrafikbolaget Östgötatrafiken samt Västerviks kommun investerade då i sju mindre svävare för att höja standarden på vintertrafiken. Svävarna har efterhand sålts till lokala entreprenörer som nu kör trafiken på avtal.

### **BLEKINGE**

Öarna i Blekinge skärgård trafikeras av allmänna båtar som angör öarna 2-4 turer per dag. Ytterön-Hästholmen i östra skärgården trafikeras även av en statssubventionerad bilfärja som gör täta turer från morgon till kväll. Aspö trafikeras av avgiftsfri vägverksfärja. Trafiken till Hanö i Sölvesborgs kommun går med en större båt från Nogersund. Resan tar 25 minuter och över ganska utsatt vatten. Under perioden september till mitten på maj går det två turer om dagen på vardagarna så man kan ta sig till fastlandet och åter.

### **SKÅNE LÄN**

Ven i Landskrona kommun trafikeras av kommunens bilfärja som går nio turer per dag. För att begränsa biltrafiken på ön är det höga avgifter på färjan. Sommartid sätter man in en extra passagerarbåt.

## VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Öarna i Göteborgs skärgård och längs Bohuskusten har en passagerartrafik med Västtrafik som huvudman. Båtarna har 6-25 avgångar per dag och är ofta bra samordnade med kollektivtrafiken på fastlandet. Till öarna i Öckerö kommun, Lyrön i Orust kommun och till Hamburgö i Tanums kommun går Vägverkets färjor med täta avgångar.

## INSJÖÖARNA

Visingsö i Vättern trafikeras året runt av tre bil- och passagerarfärjor mellan Gränna och Visingsö. Trafiken som är avgiftsbelagd drivs av Jönköpings kommun med visst statsbidrag. På grund av den ökande turisttrafiken är förtur i bilköer för bofasta en återkommande fråga.

Vinön i Hjälmarens har Vägverkets fria färja som går 15 turer per dag. Om Hjälmarens is blir stark vintertid så öppnar Vägverket vinterväg. Sträckan är 5 km och därmed landets längsta isväg och det är även den längsta färjeled Vägverket kör med bilfärja. Valen har en vägsamfällighet som äger en färja som används vid behov.

Mälarens öar är fördelade på fem kommuner och ett flertal landföringsplatser. Till största ön Adelsö och till Arnö har vägverket fria färjelinjer. I övrigt finns många olika lokala lösningar.

Vänerns få befolkade öar är fördelade på sex kommuner. Alla öar är svagt befolkade och inga samlade transportlösningar finns.

## Bygg bro istället!

För att komma ifrån isoleringen och beroendet av färjetider kommer på en del platser regelbundet upp förslag om brobyggen. På senare år är förslaget om bro till Öckerö mest känt men även till Blidö i Stockholms skärgård och förslaget om en vägbank till Vinön i Hjälmarens.

Till Öckerö har Vägverket räknat ut att en bro skulle vara ekonomiskt försvarbar. Men två kommunala folkomröstningar har båda sagt nej. Många öbor är rädda för ytterligare ökat tryck på bebyggelse och biltrafik. Till saken hör också att Öckerö har tio befolkade öar varav fyra redan är förenade med broar, Öckerö, Hönö, Hälsö och Fotö. Den nya bron skulle göra att dessa fyra samt Björkö fick vägförbindelse. Den nya bron skulle också lösa stora trafikproblem på fastlandet med ny väg förbi de tätt bebyggda områdena mot nuvarande färjeläge.

Två folkomröstningar har hållits, 2001 och 2005. Vid båda sade två tredjedelar av befolkningen nej och en tredjedel ja med stort valdeltagande. Intressant är att de som bor på öar som även i framtiden skulle vara utan bro, var mer positiva till en ny bro till Öckerö. De bor ju längst bort och skulle få kortare pendlingstid, men ändå vara kvar som ö-samhällen.

På Vinön har en grupp arbetat för en fast landsförbindelse. Vägverket har gjort en förstudie som visade på alltför stora kostnader. Vinöborna själva är inte ense i frågan.

## 6. Fastlandshamnar

Likaväl som bra landföringsplatser måste finnas på öarna så måste fastlandshamnarna fungera och även kunna byggas ut för framtiden. Här ligger ofta stora problem. Ser man utvecklingen 25 år bakåt i tiden och sedan blickar man framåt är det lätt att inse att beredskapen ofta är dålig. Utöver all tung godshantering med, sopor, grus, byggmaterial, maskinfrakter etc. så finns ett stort

flöde av dagligvaror inte minst under sommaren. För att ge en uppfattning om de volymer och därmed behovet av svängrum för gods och fordon så omfattar godshanteringen av de lättare godsmängderna via Waxholmsbolaget, enbart i Stavsnes över 8000 ton per år.

De gamla hamnarna och gemensamma bryggorna har ofta sitt ursprung i gamla samfälligheter och det är många gånger tätt bebyggt helt intill dessa. Utvecklingsmöjligheterna är begränsade. Det första problemet som brukar komma är bristen på parkeringsplatser. Gamla avtal räknade inte med detta. Många gånger har öborna svårt att själva lösa frågan om parkeringsplats. Här krävs en framsynt och förstående kommunal planering.

## **Kommunal planering behövs**

Därför måste fastlandshamnarna och deras svängrum vara tydliga utgångspunkter i de kommunala långsiktiga planerna. Men det finns flera exempel att peka på också där man hittat bra lösningar. Stavsnes i Värmdö kommun och Kråkelund i Oskarshamn kommun är goda exempel i det stora och lilla. Men det finns också stora problem. Saltholmen innanför Göteborgs södra skärgård har mycket trångt med parkeringsmöjligheter och Gälö i Haninge kommun med intilliggande reservatsregler.

Ofta är fastlandshamnarna också en viktig punkt för kollektivtrafiken på land. Även där krävs allt mer svängrum för bussar, taxi och räddningsfordon av olika slag. Det behövs bra långsiktiga lösningar för att kunna skapa korta avstånd mellan väg - parkeringsplats - buss - kaj - båt.

Ofta är det en formell problematik kring ansvarsfördelningen mellan väghållaren och ansvaret för en kajläggning som ligger i direkt anslutning till ett vägområde. Historiskt har ofta väghållaren också haft hela eller del av ansvaret för kajen eller bryggan. Men under senare år vill Vägverket som regel komma bort från detta ansvar. Det är olyckligt. För skärgårdsborna är vattnet vår väg. Vi borde kunna komma direkt i kontakt med vägen på land. Det blir alltid en viss osäkerhet när en tredje part skall in som ansvarig för standard och investeringar på några meter mitt på min väg till staden. Vi anser att det är mycket viktigt att samhället bibehåller ägandet av dessa viktiga replipunkter. Arrendera gärna ut förvaltningen men sälj inte ut marken.

## **Båtplatser**

I skärgårdar där kollektivtrafik till sjöss är sämre utbyggd tar ofta öborna själva båten till fastlandet. Då behövs båtplatser för öborna. Här finns olika lösningar. På många ställen är problemet stort. I Stockholms skärgård t.ex. i de viktiga hamnarna Dalarö och Stavsnes. Ett ovanligt men bra exempel finns i Norrköpings kommun som har arrenderat ut en brygga till Östergötlands Skärgårdsförening som i sin tur kan upplåta platser till den bofasta befolkningen. Därmed undvek man problemet med klagomål för att kommuninvånare behandlas olika.

Flera fastlandshamn har överlåtits av kommunen till hamnföreningar, där medlemmarna är båtägare som köper sin plats. Det kan då också finnas en hembudsklausul som innebär att den som vill sälja sin båtplats måste sälja den till föreningen till ett belopp som beslutas av årsmötet varje år. Detta för att kunna förhindra spekulation.

## 7. När trafiken inte fungerar hotas utvecklingen

En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för en året runt levande skärgård. Det innebär orimliga kostnader om var och en ska göra investeringar i olika farkoster utöver behovet av att ha en bil på fastlandet. Resultatet blir att utflyttningen minskar och företag får svårare att överleva.

Det finns också en jämställdhetsaspekt på detta. Om kollektiv trafik till sjöss saknas och man regelmässigt måste åka med egen båt då kan det utgöra ett hinder för kvinnor att bosätta sig i skärgården. Utan att på något sätt underskatta alla de skärgårdstjejer som är mycket duktiga båtförare. Men det är viktigt att veta att trafiken fungerar även för de som inte gärna kör båt själva.

Det är ett stort antal gånger fastlagt att en året runt levande skärgård är en riksfråga.

Finansieringen av skärgårdstrafiken borde därför ses i det perspektivet. Åtminstone bör det alltid vara ett kollektivt länsansvar.

Idag kan ett län besluta vilka linjer som är av länstrafik och vilka som är kommunala. Resultatet innebär att små kustkommuner många gånger får orimligt höga kostnader för kollektivtrafik. Även om det är skärgårdsvänliga kommuner så blir bördan tung och besparingskrav kommer alltid att finnas runt hörnet.

## 8. Myndigheternas krav på säkerhet

Kraven på ökad sjösäkerhet har vuxit. Resultatet blir inte bara ökade krav på förare utan även på övrig bemanning och på själva farkosterna. Vi vill först säga att det är bra att det finns tydliga krav. Standarden och tryggheten för passageraren skall vi värna om.

När det gäller större passagerarfartyg och Vägverkets färjor är ofta de olika kraven tydliga från Sjöfartsverket med behörigheter, periodisk besiktning och räddningsutrustning. Man måste också visa att man kan använda den.

Samtidigt innebär de ökande kraven att kostnaderna ökar och därmed ibland svårigheterna för de minsta företagen att få ekonomin att gå ihop. Det har också varit mycket diskussioner kring de nya hårdare kraven på behörighet. Det blir allt svårare att hantera lokala lösningar.

När de gäller de minsta passagerarbåtarna, de som tar under 12 passagerare, känns det som om det är den motsatta utvecklingen. Formellt anses de helt enkelt inte vara passagerarfartyg. För sådana fartyg över 6 m längd räcker det med en enkel skepparexamen. Under 6 m längd ställs inga bemanningskrav alls.

Något uppkörningsprov är heller inte nödvändigt. Vad gäller kraven på själva fartyget, om det är litet (under 20 bruttoregister-ton) så behöver det inte heller inspekteras eller klassas. Det är bra att kommunerna känner till detta när man upphandlar trafik så att frivilliga lösningar kan göras.

## 9. Vägfärjor och bilköer

Trafiken med vägfarjor är en mycket viktig service till ett antal starkare befolkade öar. Det innebär samtidigt att man får ut en ökande bilism på öarna med krav på vägnät, parkeringsplatser mm. Det finns skärgårdsområden med många invånare som faktiska avstår från bilfärja för att de vill ha en bilfri miljö. Göteborgs södra skärgård är en sådan. Bebyggelsen är så tät att det helt enkelt skulle vara mycket svårt att låta alla som vill ta ut bilen till öarna. På Ven satsar man på en turismutveckling där cykeln är viktig. Då blir en stark bilism en konflikt.

Men där vägfarjor finns uppstår en speciell problematik sommartid. De sommarboende vill många gånger ha med sig bilen till stugan. Givetvis för allt gods men också för tillsyn av bilen och att parkeringsplatser saknas på fastlandet. Ett sätt att hindra detta kan vara genom avgifter. Men Vägverket ska som statlig väghållare tillhandahålla "fria" färjelinjer. Till Ven, med kommunal färja, kostar en personbil 800 kr t.o.r. eller 3500 för 70 enkelresor för de bofasta.

Även till Dyrön kan man numera transportera bilar. För detta tas det ut en fraktagift. Principiellt är det dock fortfarande så att ön är bilfri och bilar måste fraktas tillbaka igen med nästa tur.

Det finns ett antal försök att ordna förtur i färjeköer för den bofasta befolkningen. Många gånger kan de som arbetspendlar hamna i långa köer med semesterfirande. Förtur för utryckningsfordon finns och olika försök har även gjorts med förtur för bofasta. Till t.ex. Vinön går det inte att boka plats på färjan, men det finns regler om förtur för fast boende.

### Vägverkets ansvar för alla linjer

Alla bilfärjelinjer som går mellan anslutande vägnät på fastlandet och på en ö är alltså inte avgiftsfria. Skall man vara konsekvent borde Vägverket ta över de stora kommunala färjorna i landet som går till öar där det finns ett väl utvecklat vägnät. Det gäller främst till Visingsö, Ornö och Ven. Den senaste större utredningen kring detta, SOU 2001: 67 (BREV-utredningen), föreslår också just detta. Inte minst Visingsörådet framhåller den principiella betydelsen av att hålla på vägkostnadsprincipen vilket innebär att biltrafikanter som åker på leden ofta, inte skall behöva betala mer än vad det kostar att köra bilen motsvarande sträcka på en väg.

## 10. Tungt gods och fraktstöd

För alla olika verksamheter ute på öarna behöver det fraktas betydande mängder tungt och skrymmande gods, både ut till öarna men också iland. Det gäller allt från regelbundna frakter till butiker och restauranger eller tillfälliga byggprojekt. Men det kan också säsongvis bli stora volymer för vissa typer av företag såsom lantbrukare.

Flera län har infört ett fraktstöd. Målsättningen med detta är att det ska utjämna fraktkostnaderna för skärgårdsföretagen och skapa mer konkurrensneutrala kostnader jämfört med företag på fastlandet. Kostnaderna och regelverken för dessa stödformer har analyserats utifrån flera olika perspektiv. Det kan gälla frågor som vad EU:s statsstöddregler tillåter, lika behandling av kommunmedborgare vare sig man är bofast eller sommarboende, undantag för fraktstöd i samband med större skogsavverkningar, yrkesfiskets frakter av fångster etc.

De flesta lokala fraktstöd idag har samlats kring att stödja näringslivet och stödets konstruktion har också utformats därefter

## **En snabböverblick**

Nedan följer en snabb överblick över hur fraktsstödsystem ser ut idag i olika skärgårdsområden.

### **NORRBOTTEN**

Fraktsöd saknas. På öarna försöker man genomföra så mycket tunga transporter som möjligt på isvägar vintertid. Övrig tid kan man med kommunens arbetsbåt hjälpa till med godstransporter. Den mjölkbonde som finns på Hindersön får viss ersättning direkt av mejeriet för sina leveranser.

### **VÄSTERBOTTEN**

Till och från Holmön går det bra att ta med en del skrymmande gods utan särskild kostnad på Vägverkets färja. Den nya svävartrafiken ska också kunna ta gods men hur det kommer att gå i praktiken får vi se det närmaste året.

### **VÄSTERNORRLAND**

Till Ulvöarna går en större passagerarbåt som kan ta det mesta av godset men direkt fraktsöd saknas. Hemsö har Vägverkets färja och därmed inga kostnader.

### **GÄVLEBORG**

Fraktsöd saknas helt.

### **UPPSALA LÄN**

Gräsö har Vägverkets färja. Fraktsöd till övriga öar saknas.

### **STOCKHOLMS LÄN**

Fraktsödets regler är ett rent stöd till företag med verksamhet i skärgården. Bakgrunden till detta är kommunallagens likställighetsprincip som inte tillåter att permanentboende i skärgården får subventioner som inte alla fastighetsägare kan få tillgång till. Fraktsöd ges i dag för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär trafik utan som körs med inhyrd färja. 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 på öar. Frakter av oljeprodukter och avverkad skog är inte bidragsberättigade. Transporter med egen färja får inte stöd. Waxholmsbolaget administrerar utbetalningen av fraktbidraget. Fraktsödet håller åter nu på att utredas för Stockholms län. Förslag väntas under 2007.

### **SÖDERMANLAND**

Här finns ett fraktsöd som kan ges både till personer och företag. Stödet utgår med 40 procent av transportkostnaderna över 5000 kronor inklusive moms per år. En gång på våren respektive hösten kör man dessutom en fri frakt av insatsvaror till jordbruket förutsatt att den samordnas för flera brukningsenheter. Stödet finansieras av Landstinget och skärgårdskommunerna.

### **ÖSTERGÖTLAND**

Fraktsödet i Östergötlands skärgård är 50 procent av fraktkostnaderna exklusive moms när man hyr in en färja. De företag som har egen färja är dessutom berättigade till ersättning med 150 kr per körtimme för frakter inom jordbruket. Den maximala ersättningen per företag och år är 20 000 kr. Stödet kan ges till permanentboende inom skärgårdsområdet med verksamhet på öar. Det är Regionförbundet Östsam och kustkommunerna som finansierar stödet.

### **KALMAR LÄN**

Fraktsöd finns för öbor med 50 % av fraktkostnaden. Stöd utgår inte för virkestransporter och oförädlad fisk. Sjöfrakter upphandlas först av kommunen och färjeföretagarna kör sedan med en

godkänd prislista och fakturerar kommunen 50 % och den enskilde 50 %. Det ges inget stöd till de som kör med egen färja.

### **BLEKINGE**

I Blekinge finns Vägverkets fria färja till Aspö. Ytterön och Hästholmen i östra skärgården trafikeras även av en statssubventionerad bilfärja som gör täta turer från morgon till kväll.

Trafiken till Hanö i Sölvesborgs kommun går med en större båt från Nogersund som också kan ta visst tyngre gods. För frakter till övriga öar får man hyra in privata färjor men något fraktstöd utgår inte. Lättare gods kan tas med på passagerarbåtarna.

För frakter av betesdjur ut till Utlängan på våren och tillbaka iland på hösten betalar länsstyrelsen hela fraktkostnaden. Den lantbrukare som bor året runt på ön och också har betesdjur i naturreservat får dock betala sina frakter för djurhållningen själv.

### **SKÅNE**

Till Ven finns inte något direkt fraktstöd. Tungt och skrymmande gods körs ut med Ventrafikens färjor mot avgift som är lika för alla. De lantbrukare som odlar sockerbeter har förhandlat till sig en rabatt för sina stora volymer på hösten.

### **VÄSTRA GÖTALAND**

I Göteborgs södra och norra skärgård utförs skärgårdstrafiken av statliga och kommunala 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 gods färja sköter godstransporterna till öarna i södra skärgården. Bolaget får statsbidrag till driften från Vägverket via statsbidraget till enskild vägghållning.

Längre norrut i Bohuslän finns Vägverkets färjor till några öar. I övrigt får man ta med godset på de större passagerarbåtarna som alla har avtal med Västtrafik. Är det skrymmande gods måste man hyra in en färja. Det finns inget fraktstöd för sådana frakter. I vissa kommuner utgår stöd till frakter för den lokala matvarubutiken på ön.

Ett riktat stöd finns för frakter inom jordbruket med betesdjur inom naturreservat. Där betalar Västkoststiftelsen 100 % av fraktkostnaden. Skulle lantbrukaren bedriva sin verksamhet utanför reservaten utgår inget stöd alls.

### **VISINGSÖ**

Det är avgift på den kommunala vägfärjan till Visingsö. Man har länge försökt få beslut om att Vägverket skall överta färjan så att den också blir avgiftsfri. För lastbilar eller traktor med vagn kostar resan t.o.r. 11 kr per längdmeter. Något annat fraktstöd finns inte.

### **HJÄLMAREN**

Vinön har Vägverkets fria färja. Valen har en vägsamfällighetsfärja till vilken man får visst bidrag från kommunen.

## **Nationella regler behövs**

När man har läst förteckningen ovan är det uppenbart att det finns ett behov av nationell samordning av villkoren för fraktstöd till skärgårdarna. De stora olikheter man ser idag är mest beroende på hur mycket uppmärksamhet skärgårdsfrågorna har lokalt och hur skärgårdsborna lyckats informera om sina problem. Det är inte rimligt att det ska vara så stor variation kring detta.

Vi hoppas att vi med denna vitbok lyckas sprida kunskap om problemen och variationen i lösningar mellan alla län. Därmed finns en utgångspunkt för framtida samordning.

## **Speciella problemställningar**

De flesta fraktstöd idag är regionala för hela län. Det beror som regel på finansieringen där en länsmyndighet har tagit på sig en del av denna. I Stockholms län har man nyligen gjort en större utredning kring de juridiska frågorna kring fraktstödet. Den speciella problematik man tittat på är statsstödsreglerna inom EU som inte tillåter driftstöd. Däremot har varje land rätt att anmäla till kommissionen vilka medborgare som kan undantas från denna regel. Ett problem är att EU:s regelverk inte tillåter en så finfördelad indelning som skärgårdens geografi utgör. Man arbetar med en grövre så kallad NUTS nivå som motsvarar län. Vi förutsätter att det är verkligheten som ska gälla och att denna fråga kan lösas.

Flera län har ändrat sitt fraktstöd till ett företagsstöd för att undvika konflikten med kommunal likställighet. I Södermanland har i ett rättsfall en fritidsboende tilltvingat sig fraktstöd eftersom han var kommunmedborgare likaväl som alla andra som äger en fastighet i kommunen.

När fraktstöden infördes ville finansiärerna också begränsa sina kostnader. Därför undantogs vissa speciella och dyra frakter såsom i samband med skogsavverkningar på öar. Likaså fisk som landas direkt från fiskeplatsen. Däremot accepterar man frakter för förädlad fisk eller ibland även färsk fisk som först landas på en ö, t.ex. levande ål. Likaså har man i några län undantagit stöd för frakter av olja med bunkerbåtar.

Speciella problem som i något län har diskuterats är också fraktstöd för färjan i samband med extra transporttid på öarna. En färja som kör ut en betongbil måste ju ligga kvar till bilen återkommer. En annan udda fråga gäller ersättning för reducerad kapacitet på Vägverkets färja. Det var i samband med en kampanj med specialfordon för körning av flis från Vinön som det uppstod höga fraktkostnader eftersom färjan normalt går endast vissa klockslag. Dyra maskiner kunde inte vänta på dessa tider.

## **11. Kontakta Skärgårdarnas Riksförbund**

Skärgårdarnas Riksförbund är ett förbund av regionala skärgårds- och ö-organisationer som i sin tur ofta består av en mängd lokala intresseföreningar på skärgårdskust och öar från Luleå i Norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna.

Skärgårdarnas Riksförbund bildades 1982. Vi representerar den bofasta befolkningen och verkar för en året runt levande skärgård.

I denna Vitbok om Transporter i Skärgården har vi ägnat oss några av de viktigaste frågorna som direkt påverkar möjligheterna för att bo året runt i skärgården. Skriften har tagits fram av SRF styrelse med förbundssekreterare Bengt Almkvist som koordinator. Enkäten om situationen längs landets kuster har sammanställts av Kristina Laggår, Visingsö.

Men det finns mycket mer som också är viktigt för skärgårdsborna: Boendefrågor, IT-utveckling, samhällsservice, skolornas situation, miljömålsfrågor, sjöfartsfrågor, fiskepolitik, EU-politik. Allt detta och mer därtill har vi givetvis synpunkter på.

Vi hjälper gärna till att ge mer information kring vår syn på de olika områdena. Så ta gärna kontakt med oss!





# Skärgårdarnas Riksförbund



[www.skargardarnasriksforbund.se](http://www.skargardarnasriksforbund.se)