

Regeringens proposition

1975/76: 88

om åtgärder inom skärgårdsområdena;

beslutad den 4 december 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

SVANTE LUNDKVIST

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till vissa åtgärder inom landets skärgårdsområden.

Ett särskilt finansieringsstöd till skärgårdsföretag föreslås. Stödet omfattar statliga kreditgarantier för lån och statsbidrag. Vidare föreslås statsbidrag till båttrafik i skärgårdarna. I propositionen behandlas också bl. a. frågor om regionalpolitiskt stöd till företag och behovet av planeringsåtgärder i skärgårdarna.

JORDBRUKSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-12-04

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Lidbom, Carlsson, Sigurdsen, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson

Föredragande: statsrådet Lundkvist

Proposition om åtgärder inom skärgårdsområdena

1 Inledning

Inom regeringskansliet tillsattes år 1974 en särskild arbetsgrupp med uppgift att pröva vilka åtgärder som staten kunde vidta för att förbättra villkoren för den bofasta befolkningen i skärgårdarna. I gruppen har ingått representanter för statsrådsberedningen samt kommunikations-, finans-, jordbruks-, handels-, arbetsmarknads- och bostadsdepartementen.

Arbetsgruppen tillsattes bl. a. med anledning av en skrivelse till regeringen från länsstyrelsen i Stockholms län med förslag till bl. a. statliga åtgärder för att i första hand komma till rätta med den negativa befolkningsutvecklingen i Stockholms skärgård.

De frågor som tas upp i det följande har sin bakgrund i arbetsgruppens verksamhet.

2 Nuvarande förhållanden

2.1 Befolkning och sysselsättning

Begreppet skärgård avser vanligen ett vattenområde med en mängd större och mindre öar. I det följande avses med skärgård ö eller öar som har fast bosatt befolkning men saknar fast landförbindelse. Således inkluderas även friliggande öar, dock inte Gotlands län.

Vid Sveriges kuster finns drygt 300 öar med fast bosatt befolkning men utan fast landförbindelse. Dessa öar har en bofast befolkning på sammanlagt omkring 24 000 personer. De största skärgårdsområdena

finns inom Göteborgs och Bohus län samt Stockholms, Östergötlands, Kalmar och Blekinge län. Därutöver finns enstaka öar med bofast befolkning främst efter norrlandskusten, i Öresund, Mälaren, Hjälmaren, Vänern och Vättern.

Den befolkningsmässigt största skärgården finns i Göteborgs och Bohus län. Omkring 16 500 personer är bosatta på ett 90-tal öar utan fast landförbindelse. Sedan år 1965 har antalet invånare på dessa öar ökat med totalt 1 000 personer. Ökningen är koncentrerad till vissa större öar. Flertalet öar har däremot haft en stark befolkningsminskning.

Stockholms skärgård är störst när det gäller geografisk utbredning och antalet öar. Ett 100-tal öar i Stockholms skärgård är bebodda med totalt ca 3 200 invånare.

Skärgården i Östergötlands och Kalmar län har omkring 1 000 invånare bosatta på ca 65 öar. I Blekinge län är 15 öar bebodda med drygt 700 invånare.

Den bofasta befolkningen i skärgårdarna har totalt sett successivt minskat under en lång följd av år. Flertalet öar har haft en kraftig minskning. Vissa har dock haft en förhållandevis stabil folkmängd och i några fall har t. o. m. en befolkningsökning noterats. Generellt kan sägas att de mest tätbefolkade öarna har klarat sig bäst. Medelåldern bland befolkningen är hög.

Jordbruk och fiske är viktiga näringsgrenar för skärgårdsbefolkningen. Fisket betyder mest på västkusten och i de sydligare skärgårdsområdena. Jordbruket är mer omfattande på ostkusten. Endast på enstaka öar finns industrier. I Göteborgs och Bohus läns skärgård har konservindustrin ofta stor betydelse för sysselsättningen. Även samfärdsel och olika former av tjänster ger arbetstillfällen. Tjänsterna är i huvudsak riktade till de fritidsboende. Mångsysslande är vanligt, eftersom antalet arbetstillfällen som ger en varaktig sysselsättning under hela året är förhållandevis litet.

Pendlingsmöjligheterna kan vara av stor betydelse för sysselsättningen i vissa delar av skärgården. En omfattande arbetspendling förekommer från de öar som ligger närmast kusten.

Generellt kan konstateras att andelen förvärvsarbetande i skärgården är något lägre än för landet i genomsnitt, särskilt bland kvinnorna.

I Göteborgs och Bohus län är huvudnäringen sedan gammalt fiske. Fisket har under senare år minskat kraftigt men sysselsättningen i länet väntas inom denna näring under resten av 1970-talet ligga på i stort sett oförändrad nivå. Förutom fiske domineras arbetsmarknaden i skärgården av konservindustrier, småbåtsvarv och tjänsteverksamhet inriktad på turism och fritidsverksamhet.

I Stockholms läns skärgård har de traditionella skärgårdsnäringarna varit jordbruk, fiske och sjöfart. Numera har andelen förvärvsarbetande inom dessa näringar minskat. I stället har tjänsteverksamhet i olika for-

mer ökat i takt med den tilltagande fritidsaktiviteten i skärgården. Servicebehovet ökar dock inte i samma takt som de traditionella skärgårdsnäringarna går tillbaka. Byggnadsverksamhet och småindustri ger också viss sysselsättning.

Fiske och jordbruk svarar för en betydande del av sysselsättningen även i Östergötlands, Kalmar och Blekinge läns skärgårdar. Även där pendlar en stor del av skärgårdsbefolkningen till förvärvsarbete på fastlandet.

2.2 Jordbruk, fiske och skogsbruk

Jordbruket har som nämnts traditionellt utgjort ett väsentligt försörjningsunderlag för ostkustskärgårdarnas befolkning. Dess omfattning har emellertid minskat väsentligt under de senaste årtiondena. Arealunderlaget i skärgården är i allmänhet litet och arronderingen ofta dålig. Enheterna har därför i regel inte kunnat bli tillräckligt stora för att ge sina innehavare full sysselsättning och tillräcklig utkomst. Därför har jordbruket bedrivits på deltid kombinerat med annan verksamhet främst fiske och skogsbruk. Sysselsättningsmöjligheterna i anslutning till fritidsbebyggelse och turism har under de senaste årtiondena fått ökad betydelse.

Vissa uppgifter om jordbruket i skärgårdarna år 1973 lämnas i följande sammanställning.

Län	Åkerareal, ha	Antal företag				Antal djur		
		Åkerareal, ha						
		2,1—10,0	10,1—20,0	>20	Totalt	Kor	Övriga nötkreatur	Får
Stockholms	489	26	10	7	43	76	..	533
Södermanlands	72	3	4	—	7	7	34	276
Östergötlands	691	34	16	7	57	225	432	577
Kalmar	186	..	..	..	28 ¹	..	..	..
Blekinge	..	..	..	..	10 ¹	..	..	..
Malmöhus	599	3	2	9	14	31	64	..
Göteborgs och Bohus	492	..	..	..	86 ¹	160	289	890
Uppsala	439	35	11	3	49	235	126	196
Västernorrlands	128	13	3	—	16	42	26	29
Västerbottens	68	13	1	—	14	12	..	203
Norrbottens	72	..	..	..	9 ¹	37	28	..
Summa	3 236				333	825	999	2 704

¹ Uppgift saknas om fördelning.

I det följande redovisas det statliga investeringsstöd som nu utgår till jordbruket.

Enligt kungörelsen (1967: 453) om statligt stöd till jordbrukets rationalisering (ändrad senast 1974: 419) kan stöd utgå till brukningsenheter

som antingen redan har eller inom en nära framtid väntas få förutsättningar för rationell drift. I fråga om s. k. kombinerade företag med både jordbruk och skogsbruk krävs, för att stöd skall kunna lämnas, att jordbruksdelen kan få sådan omfattning att investeringar i denna del av företaget blir lönsamma. Till s. k. stödjordbruk eller annat deltidjordbruk utgår inte stöd enligt kungörelsen.

Det statliga finansieringsstödet till jordbruket lämnas i huvudsak i form av garanti för lån. Statsbidrag utgår i princip endast till åtgärder, som är av väsentlig betydelse för strukturrationaliseringen inom jordbruket. Lånegaranti kan lämnas för tillskottsförvärv av jordbruksjord och skogsmark, till uppförande eller förbättring av ekonomibyggnader och andra fasta anläggningar samt för markanläggningar av olika slag såsom torrläggning, täckdikning, bevattning, vägbyggnad m. m. Vidare lämnas lånegaranti för inköp av jordbruksinventarier, utsäde, gödsel, foder och liknande för igångsättning, omläggning eller utvidgning av jordbruksdrift samt för förvärv av jordbruksfastighet.

Statsbidrag kan utgå till åtgärd för såväl yttre som inre rationalisering. Bidrag till yttre rationalisering utgår i första hand i form av s. k. värdeutjämningsbidrag. Bidrag till inre rationalisering lämnas endast om åtgärden sker i samband med genomgripande och kapitalkrävande yttre rationalisering och innebär en särskilt stor och i tiden koncentrerad investering, som kan antas medföra påfrestning på sökandens likviditet.

Statsbidrag till inre rationalisering som inte ingår i s. k. särskild rationalisering utgår med ett belopp motsvarande högst 25 % av den godkända kostnaden för åtgärden. Bidrag som understiger 2 500 kr. lämnas inte.

År 1971 infördes ett utökat investeringsstöd till jordbruket i norra Sverige. Syftet med det utökade stödet är att bryta den nedåtgående trenden i produktionsutvecklingen i jordbruket i dessa landsdelar och medverka till att jordbruket består och intensifieras i de områden där som har för landsdelen goda förutsättningar för jordbruk. Såväl sysselsättningsskäl och sociala motiv som beredskapsskäl talar för att jordbruksproduktion upprätthålls också i norra Sverige (prop. 1971: 74, JoU 1971: 33, rskr 1971: 149).

Utökningen av stödet innebar bl. a. att stöd under en 10-årsperiod skulle utgå även till jordbruk med begränsade utvecklingsmöjligheter. Enligt kungörelsen (1971: 420) om rationaliseringsstöd till vissa jordbruk utgår sådant stöd inom de fem norrlandslänen, Kopparbergs och Värmlands län samt landskapet Dalsland. Stöd utgår till begränsade åtgärder för rationalisering av jordbruksdelen och endast till åtgärd som fordras för att förbättra brukarens försörjningsmöjligheter under dennes återstående yrkesverksamma tid. Som villkor för stöd gäller vidare att brukningsenheten inte inom överskådlig tid behövs för rationaliseringsändamål. Brukarens inkomst skall huvudsakligen komma från jord- och

skogsbruket på brukningsenheten. Vidare skall brukningsenheten ensam eller tillsammans med annan bestående förtjänstmöjlighet på orten utgöra tillfredsställande försörjningsunderlag för brukaren och hans familj. Stödet kan lämnas i form av såväl lånegaranti som statsbidrag.

För att motverka och dämpa en fortsatt nedgång i mjölkproduktionen finns sedan år 1972 ett särskilt investeringsstöd till mjölkföretag med begränsade utvecklingsmöjligheter. Enligt kungörelsen (1972: 247) om rationaliseringsstöd till vissa jordbruk med mjölkproduktion lämnas sådant stöd i hela landet med undantag för de delar inom vilka förut nämnda stöd till företag med begränsade utvecklingsmöjligheter kan utgå. Stöd lämnas till sådana begränsade åtgärder för rationalisering av företagets jordbruksdel som bedöms vara nödvändiga för en fortsatt eller utvidgad mjölkproduktion vid företaget och som beräknas förbättra försörjningsmöjligheterna för brukaren under dennes återstående yrkesverksamma tid. Som villkor för sådant stöd gäller bl. a. att företaget efter investeringen beräknas kunna uppnå en årlig mjölkproduktion av minst 50 000 kg. Stöd kan utgå i form av såväl lånegaranti som statsbidrag. Stöd lämnas endast till förbättringsåtgärd som utförs av tidigare etablerade brukare och inte till nyetablering.

Enligt kungörelsen (1968: 377) om statligt stöd till trädgårdsnäringsens rationalisering lämnas stöd till rationaliseringsåtgärder inom trädgårdsnäringen och till förvärv av trädgårdsföretag och inventarier till sådana företag samt till tillskottsförvärv av mark. Bestämmelserna för stödet motsvarar till stor del reglerna i kungörelsen (1967: 453) om statligt stöd till jordbrukets rationalisering.

Fisket är den viktigaste näringen i flertalet skärgårdar. Liksom jordbruket kännetecknas fisket av att antalet yrkesverksamma i näringen minskat kraftigt. Antalet fiskare i skärgårdarna år 1974 var som framgår av följande sammanställning ca 1 850, av vilka 1 400 hade fisket som huvudyrke och övriga var binäringsfiskare. Av totala antalet fiskare i landet utgör de i skärgårdarna bosatta 25 %.

Län	Antal fiskare		
	Huvudyrke	Biyrke	Totalt
Stockholms	36	19	55
Södermanlands	..	..	8 ¹
Östergötlands	82	39	121
Kalmar	52	166	218
Blekinge	88	5	93
Göteborgs och Bohus	1 103	168	1 271
Uppsala	28	5	33
Västernorrlands	..	..	19 ¹
Västerbottens	..	..	16 ¹
Norrbottnens	25	3	28
Summa	1 414	405	1 862

¹ Uppgift saknas om fördelning.

Statligt stöd till fisket lämnas främst genom marknadsregleringen av fisk och finansieringsstödet till investeringar i fisket. Dessutom utgår bidrag bl. a. till fiskchamnar och till viss säkerhetsutrustning för fiskefartyg.

Marknadsregleringen omfattar prisreglering av fisk samt avsättningsfrämjande åtgärder. Prisregleringen på väst- och sydkusten innebär att prisregleringsföreningen Svensk fisk fastställer minimipriser för viktigare fiskslag. Minimipriset gäller vid förstahandsförsäljning av fisk till konsumtion inom landet och för export till länder som inte har centraliserad införsel.

Regleringsåtgärderna på ostkusten omfattar i huvudsak strömming som tas emot av fiskförsäljningsföreningar anslutna till Ostkustfisk, centralförening u. p. a. Föreningen Svensk fisk beslutar om det prisstöd som utgår som tillskott till de priser, som medlemmarna i fiskförsäljningsföreningarna får ut för strömming som säljs till djurföda eller exporteras. Svensk fisk kan även använda regleringsmedel för åtgärder som effektiviserar förstahandsmottagningen och avsättningen av strömming samt för kvalitetsförbättrande åtgärder i samband med marknadsföringen.

Regleringen finansieras med avgifter. På svenskfångad saltvattensfisk, som förs i land på väst- och sydkusten tas prisregleringsavgift ut med 3 % av inköpspriset. På ostkusten betalar medlemmarna i fiskförsäljningsföreningar som är anslutna till Ostkustfisk särskilda strömmingsavgifter. För importerad saltvattensfisk utgår prisregleringsavgift med belopp som motsvarar avgiften på svenskfångad fisk.

Enligt kungörelsen (1971: 445) om statligt stöd till fiskerinäringen (ändrad senast 1974: 228) lämnas finansiellt stöd till investeringar i fisket i form av lånegaranti, fiskerilån och fiskberedningslån.

Statlig lånegaranti lämnas i samband med investeringar i fiskeföretag för förvärv av fiskefartyg, för åtgärder som är ägnade att effektivisera verksamheten samt för vissa driftsändamål.

Fiskerilån utgår bl. a. för inköp av fiskefartyg, redskap och utrustning för yrkesmässigt fiske samt för mindre anläggning där fiskets produkter tillgodogörs eller förädlas. Fiskerilån utgår med högst 200 000 kr. eller om särskilda skäl föreligger med högst 300 000 kr. Fiskerilån är ränte- och amorteringsfritt under två år från lyftningsdagen.

Fiskberedningslån utgår för åtgärd inom fiskets berednings- och konserverindustri, vilken väsentligt underlättar avsättningen av fisk eller förbättrar fiskarnas möjligheter att köpa förnödenheter. Befrielse från återbetalningsskyldighet av fiskberedningslån kan medges med högst 15 % av lånebeloppet om åtgärden är av avgörande betydelse för fortsatt fiske inom visst område och inte kan väntas bli genomförd utan sådan befrielse.

Den produktiva skogsmarksarealen i våra skärgårdar omfattar ca 50 000 ha inräknat obebodda öar utan fast landförbindelse. Tidvis har

skogsbruket haft stor betydelse för försörjningen i skärgårdarna. Denna betydelse har ökat de senaste åren. För miljön i vissa skärgårdar spelar skogen en central roll. Av miljöskäl bedrivs skogsbruket i viss utsträckning med delvis andra metoder än de konventionella.

2.3 Stöd till rekreationsanläggningar

Enligt beslut av 1970 års riksdag (prop. 1970:79, JoU 1970: 33, rskr 1970: 239) utgår statliga medel till stöd för uppförande av idrottsanläggningar m. m. från nionde huvudtitelns anslag Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m. m. Enligt de riktlinjer som statsmakterna därvid drog upp i fråga om dispositionen av anslagsmedlen är stödet i huvudsak avsett att främja tillkomsten av motions-, rekreations- och andra anläggningar för friluftssändamål. Anläggningarna bör vara utformade på ett sådant sätt att människor i alla åldrar kan utnyttja dem.

Av anslaget, som för innevarande budgetår uppgår till 24,6 milj. kr., disponerades budgetåret 1974/75 ca 17 milj. kr. för bidrag till uppförande av anläggningar för motions-, rekreations- och fritidsändamål. Härav beräknas ca 3 milj. kr. ha avsett bidrag till åtgärder i skärgårdarna. Härtill kommer de betydande insatser för rekreationsanläggningar som görs med arbetsmarknadsmedel.

2.4 Kommunikationer

Kollektiv trafik till och från öar utan fast landförbindelse upprätthålls med färjor och båtar. Färjeförbindelserna är i princip avsedda för landsvägsfordon och kan ses som delar i vägsystemet. Trafikanter medföljer färjan som förare av eller passagerare i fordon eller som cyklister eller gångtrafikanter. Färjeförbindelsen räknas som väg och kan vara antingen allmän eller enskild.

Statens vägverk svarar för de allmänna färjelederna. Trafiken på dessa är avgiftsfri. Vägslagstiftningen ger dock möjlighet att ta ut avgift. I kustskärgårdarna finns totalt 17 allmänna färjeleder till och från öar utan fast landförbindelse. Vägverkets totala kostnader för dessa färjeleder uppgår till ca 27 milj. kr. per år. Av färjelederna finns sju i Göteborgs och Bohus län, med en kostnad om drygt 12 milj. kr. per år, och sex i Stockholms län, som drar en kostnad om knappt 10 milj. kr. Övriga färjeleder finns i Norrbottens, Västernorrlands, Uppsala och Östergötlands län.

Färjeledningarnas längd varierar i regel mellan 200 och 1 000 m. Den längsta färjeleden (3,1 km) går mellan Lilla Varholmen och Öckerö i Göteborgs och Bohus län. I de flesta fall trafikeras färjelederna med i genomsnitt ca 80 enkelturer per dygn. Vissa av de kortare lederna har tätare trafik. Säsongmässiga variationer i turtätheten förekommer. To-

talt transporteras drygt 3,5 milj. landsvägsfordon och ca 800 000 fotgängare per år.

Huvudman för enskild färjeled är i de flesta fall en vägsamfällighet eller primärkommun. Normalt tas avgift ut av trafikanterna. Staten ger bidrag till enskild färja på samma sätt som till byggande och drift av enskild väg med 70 % av kostnaden (dvs. underskottet vad gäller färjetrafik) eller då synnerliga skäl föreligger med 85 %. Totalt bidrar staten med 1,3 milj. kr. per år till sju enskilda färjeleder till och från öar utan fast landförbindelse i kustskärgårdarna. Av dessa färjeleder finns fyra i Göteborgs och Bohus län, två i Stockholms län och en i Blekinge län. Därutöver finns, i första hand i Stockholms län, ytterligare några enskilda färjeleder, till vilka statsbidrag f. n. inte utgår.

De reguljära båtlederna är i regel avsedda för både passagerare och gods. I vissa fall kan godsutrymmet vara begränsat. Huvudman är kommun, landstingskommun eller enskilt företag. Avgift tas i regel ut av trafikanterna.

Stockholms och Göteborgs skärgårdar har den mest omfattande båttrafiken i landet. I Stockholms skärgård bedrivs båttrafik dels av Waxholms Ångfartygs AB, dels av olika privata rederier. Waxholmsbolaget, som är helägt av landstingskommunen, har den mest omfattande trafiken och är också det enda företag, som driver reguljär trafik året runt.

Antalet passagerare i Waxholmsbolagets skärgårdstrafik utgjorde 759 000 år 1973, varav något mer än hälften (399 000) under den tid sommarturlistan gällde (från mitten av juni till slutet av augusti). Underskottet i skärgårdstrafiken kan uppskattas till 12 milj. kr. år 1973.

Staten lämnar enligt särskilt avtal bidrag till Waxholmsbolaget för trafik i Stockholms skärgård. Enligt avtalet som gäller fr. o. m. den 1 oktober 1967 t. o. m. den 30 september 1984, bidrar staten med 37 % av underskottet för Waxholmsbolagets rederirörelse, beräknat enligt trafikplan som fogats till avtalet, dock med högst 520 000 kr. per år. Beloppet är indexreglerat. Under budgetåret 1975/76 uppgår statsbidraget till 755 000 kr.

I Göteborgs södra skärgård har öarna Styrö, Donsö m. fl. båtförbindelser från Saltholmen och Göteborg. Huvudman för trafiken är AB Göteborg-Styrö Skärgårdstrafik, som ägs av Göteborgs kommun. Antalet resenärer år 1974 beräknas till drygt 900 000. Kostnaderna för passagerartrafiken uppgick till ca 3,2 milj. kr. år 1974, medan intäkterna av trafikbolaget uppskattas till ca 600 000 kr.

I Göteborgs norra skärgård finns utöver de statliga och kommunägda färjelederna en av Öckerö kommun bedriven båtförbindelse från Hjuvik (på fastlandet), som bl. a. trafikerar öarna Öckerö, Björkö och de s. k. Norderöarna.

Något statligt bidrag utgår inte till båttrafiken i Göteborgs skärgårdar.

I landet i övrigt finns ett 20-tal reguljära båtleder med trafik i stort sett året runt. De återfinns i Västerbottens län (Holmön), Västernorrlands län (bl. a. Ulvön), Blekinge län (bl. a. Aspö och Hanö), Malmöhus län (Ven) samt Göteborgs och Bohus län (bl. a. Marstrand, Klädesholmen, Karingön, Gullholmen och Koster).

Statligt bidrag utgår till tre av dessa båtleder med f. n. totalt 146 000 kr. per år, varav större delen — 100 000 kr. — till Ulvötrafiken. Trafiken till Holmön ombesörjs av vägverket till en kostnad av ca 300 000 kr. per år.

Det totala antalet passagerare i den reguljära båttrafiken i kustskärgårdarna kan uppskattas till ca 3 milj. per år. Kostnaderna för denna trafik torde uppgå till sammanlagt ca 24 milj. kr. per år och driftintäkterna till ca 7 milj. kr. Av det årliga driftunderskottet, som sålunda uppgår till ca 17 milj. kr., svarar Waxholmsbolaget för ca 12 milj. kr. De angivna kostnads- och intäktsuppgifterna avser i vissa fall förhållandena år 1973 och i andra fall år 1974. Det finns anledning anta att det totala driftunderskottet i den berörda trafiken under år 1975 kommer att stiga till ett högre belopp.

Utöver den reguljära skärgårdstrafiken ombesörjer ett stort antal företag och skärgårdsbor trafik av mer säsongmässig eller tillfällig karaktär, i första hand under sommarmånaderna. Bidrag till denna trafik utgår i viss utsträckning från kommuner eller landsting. Vidare utnyttjas i flera fall postbåtar och skolskjutsförbindelser för allmänhetens resor. Anropsstyrd båttrafik förekommer i Gryts skärgård där man har möjlighet att en dag i veckan företa resa till kommuncentrum och åter.

Även i de större insjöarna finns allmänna och enskilda färjeleder till och från öar utan fast landförbindelse. Där bedrivs också båttrafik, såväl reguljär som mer säsongbetonad.

2.5 Regional utvecklingsplanering

2.5.1. Länsplanering

Den regionala utvecklingsplaneringen, som bedrivs sedan mitten av 1960-talet, utgör grundvalen för samhällets regionalpolitik. Den anger bl. a. hur samhällsfunktionerna bör byggas ut i olika regioner, hur servicen bör placeras samt hur sysselsättningstillfällena bör fördelas över riket. Som instrument i planeringen har riksdagen ställt upp befolkningsramar för länen och gjort en klassificering av kommunerna. Enligt riksdagens beslut skall vidare arbetet med den regionalpolitiska utvecklingsplaneringen ha sin tyngdpunkt i länen. Länsstyrelsen skall dels inom länet ta ställning till olika fördelningsbeslut, dels inom ramen för länsplaneringen lämna underlag till den regionalpolitik som fastläggs på riksnivå.

I den senaste planeringsomgången (länsplanering 1974) har länssty-

relserna under sommaren 1975 utformat ett förslag till länsprogram. Programmet bygger på bl. a. prognoser över tillgång och efterfrågan på arbetskraft, befolkningsutveckling, servicens tillgänglighet samt på de restriktioner miljön ställer för näringslivets utveckling. Programförslagen har redovisats till arbetsmarknadsdepartementet. En utvärdering presenteras under december 1975 i form av en departementspromemoria. Efter remissbehandling avses en proposition föreläggas riksdagen under våren 1976. Skärgårdsområdena har behandlats i de förslag till länsprogram som länsstyrelserna har redovisat till regeringen. Speciellt länsstyrelserna i Stockholms län samt Göteborgs och Bohus län har relativt ingående tagit upp skärgårdsproblemen.

2.5.2 Regionalpolitiskt stöd

Kungörelsen (1970: 180) om statligt regionalpolitiskt stöd (omtryckt 1973: 552, ändrad senast 1975: 352) omfattar bl. a. lokaliseringsstöd, utbildningsstöd och sysselsättningsstöd.

Lokaliseringsstöd utgörs av lokaliseringsbidrag, avskrivningslån, lokaliseringslån, lånegaranti och ersättning vid flyttning av företag. Stödberättigad verksamhet är industriell och industriliknande verksamhet, industriservice, viss partihandel och uppdragsverksamhet, verksamhet inom turistnäringen samt central privat förvaltning vid utflyttning från storstadsområde. Lokaliseringsstöd kan utgå för investeringar i byggnader, maskiner, arbetsredskap och verktyg, anskaffning av omsättningstillgångar och flyttning av företag. Stödet utgår i första hand inom det allmänna stödområdet, men kan till vissa delar ges även utanför detta område bl. a. om ett område med ensidigt näringsliv eller isolerat läge bör tillföras ytterligare industriell eller industriliknande verksamhet.

Beslut om lokaliseringsstöd utanför stödområdet fattas av regeringen. Reglerna för stöd utanför stödområdet skiljer sig från dem för stöd inom stödområdet genom att endast industriell och industriliknande verksamhet är stödberättigad, att lånegaranti vid anskaffning av omsättningstillgångar inte kan beviljas samt att ersättning vid flyttning av företag inte kan utgå. Praxis har varit att begränsa stödet till enbart lokaliseringslån för investeringar utanför stödområdet. I den s. k. grå zonen (gränsområdet till det allmänna stödområdet) brukar dock även visst lokaliseringsbidrag beviljas.

Utbildningsstöd utgår för det antal personer som nyanställs i nystartad eller utvidgad verksamhet som bedöms medföra varaktig sysselsättning för arbetskraften i verksamheten eller i verksamhetsorten samt få tillfredsställande lönsamhet och som utövas i ort där goda förutsättningar finns för verksamheten. Utbildningsstöd kan utgå under högst ett år. Stödets storlek bestäms från fall till fall. Utbildningsstöd kan efter regeringens beslut utgå även till företag utanför stödområdet.

Sysselsättningsstöd utgår för varje årsarbetskraft varmed antalet års-

arbetskrafter under ett kalenderår har ökat i förhållande till motsvarande antal under närmast föregående kalenderår (förstaårsstöd). Om förstaårsstöd har utgått så utgår stöd under ytterligare två år för den ökning som kvarstår. Stödberättigad verksamhet är samma som för lokaliseringsstöd med undantag för verksamhet inom turistnäringen och utflyttande central privat förvaltning. Sysselsättningsstödet är begränsat till det inre stödområdet. Under år 1975 påbörjas en försöksverksamhet med sysselsättningsstöd i samband med lokaliseringsstöd till företag i gränsområdet till det inre stödområdet samt på Gotland. Regeringen beslutar om sådant sysselsättningsstöd. En motsvarande försöksverksamhet påbörjas samtidigt med sysselsättningsstöd till turistföretag inom det inre stödområdet vilket också förutsätter särskilt beslut av regeringen.

Det allmänna stödområdet omfattar följande kustområden: hela kuststräckan av Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Gotlands län, Nordanstigs, Hudiksvalls och Söderhamns kommuner i Gävleborgs län, Borgholms och Mörbylånga kommuner (Öland) i Kalmar län samt Munkedals, Strömstads och Tanums kommuner i Göteborgs och Bohus län. Av det inre stödområdet ligger Haparanda och Kalix kommuner i Norrbottens län vid kusten. Det allmänna stödområdet fastställs av riksdagen. Regeringen beslutar i fråga om det inre stödområdet.

I samband med att det regionalpolitiska handlingsprogrammet lades fram hösten 1972 prövades ingående var gränsen för det allmänna stödområdet skulle gå liksom riktlinjerna för gränsdragningen för det inre stödområdet. Vid denna prövning jämfördes förhållandena i hela kommuner, och en grundläggande princip vid gränsdragningen var att inte dela upp kommuner. Vid behandlingen av motioner om ändring av stödområdesgränser uttalade inrikesutskottet våren 1974 att det inte är lämpligt att årligen ompröva gränserna för stödområdena. Utskottet ville därför inte föreslå någon ändring av stödområdesgränserna utan fann det naturligt att göra en samlad översyn av stödområdenas utformning i samband med utvärderingen av det pågående länsplaneringsarbetet. Utskottet ville inte heller förorda gränsdragning genom kommuner. Riksdagen följde utskottets förslag (InU 1974: 7, rskr 1974: 204).

Ett särskilt stöd till företagareföreningar för åtgärder i glesbygder infördes fr. o. m. budgetåret 1973/74. I prop. 1973: 50 anförde föredragande departementschefen bl. a. att stödet till företagareföreningarna borde inriktas på konkreta projekt vid företag. Företagareföreningarnas behov av sådana medel prövas av regeringen från fall till fall. För budgetåret 1975/76 har anslagits 1 milj. kr. för ändamålet.

2.6 Översiktlig fysisk planering

Markanvändningen i landets skärgårdsområden ingår som en väsentlig del i pågående fysisk översiktsplanering. Intresse av utökad fri-

tidsbebyggelse kolliderar ofta med önskemål om bevarande av natur- och kulturmiljöer.

I den fysiska riksplaneringen berörs skärgårdsområdena av olika riktlinjer som fastställts av 1972 års riksdag (prop. 1972: 111 bil. 2, CU 1972: 35, rskr 1972: 348). Verksamhetsanknutna riktlinjer berör områden av riksintresse för friluftslivet, den vetenskapliga och kulturella naturvården, kulturminnesvården och den miljöstörande industrin. För bl. a. kusten gäller särskilda riktlinjer, geografiska eller områdesanknutna riktlinjer, nämligen obrutna kuster, högexploaterade kuster och övriga kuster. Riktlinjerna grundar sig på att kusten delas in i olika typer. För varje typ gäller speciella riktlinjer.

Inom ramen för arbetet med den fysiska riksplaneringen har kommunerna utarbetat program för det fortsatta planeringsarbetet. Efter yttrandet av länsstyrelser och centrala verk m. fl. har regeringen i beslut län för län tagit ställning till programarbetet. Redovisning av programskedet har lämnats riksdagen (prop. 1975/76: 1, CU 1975/76: 1, rskr 1975/76: 45).

Kommunerna skall senast den 1 januari 1977 redovisa sitt planeringsarbete till länsstyrelserna.

2.7 Kommersiell service

Enligt förordningen (1973: 608) om statligt stöd till kommersiell service i glesbygd (ändrad 1975: 189) utgår stöd till kommuner, som subventionerar hemsändning av dagligvaror, samt till enskilda näringsidkare. Stödet infördes den 1 juli 1973 i syfte att motverka de negativa verkningar som den näringsgeografiska utvecklingen kunde medföra för glesbygdsbefolkningens tillgång till kommersiell service. Det angivna syftet bedömdes kunna nås genom insatser för att underlätta varutransporter och åtgärder för att bibehålla befintliga servicefunktioner. Sålunda utgår statsbidrag till glesbygdskommuner i skogslänens inre delar, som anordnar hemsändning och i samband därmed reducerar fraktkostnaderna vid hemsändning. Samma geografiska avgränsning gäller för investeringsstöd och kreditgaranti till dagligvarubutiker. Om särskilda skäl finns kan stöd även ges i övriga delar av landet. Ansökningar om stöd i sådana fall prövas av regeringen.

Hemsändningsbidrag utgår enbart till kommun som genomför den planering som behövs för att hemsändningen skall ske på ett ändamålsenligt sätt. Vidare gäller att investeringsstöd endast utgår till försäljningsställe som är lokaliserat i överensstämmelse med kommunal serviceplanering.

3 Föredraganden

Skärgårdarna har sedan långt tillbaka varit bosättningsplats för en befolkning, vars levnadsbetingelser varit beroende av havet som näringskälla och kommunikationsled. Det efter hand utvecklade skärgårdssamhället var i hög grad beroende av naturahushållning. Fiske, jordbruk, jakt och i viss mån skogsbruk utgjorde grundförutsättningarna för bärgrningen. Förutsättningarna för skärgårdssamhället att leva vidare i sin gamla form har väsentligen ändrats.

Skärgårdarna har kommit att utnyttjas som rekreationsområden för tätorternas befolkning. Detta gäller rekreation i form av såväl fritidsboende som rörligt friluftsliv. Förutsättningarna för rekreation är också sällsynt goda i skärgårdarna, bl. a. genom dessas omväxlande naturmiljöer. Härtill kommer också de intressanta kultur- och bebyggelsemiljöer som växt fram. Skärgårdarnas betydelse i dessa hänseenden är stor. Genom kommunikationernas utveckling och det ökade fritidsbåtsägandet har också skärgårdarnas tillgänglighet blivit större.

För att skärgårdarnas från såväl kultur- och natursynpunkt som från rekreationssynpunkt värdefulla områden skall kunna tillgodogöras är det angeläget att det finns en bofast skärgårdsbefolkning. Eftersom förutsättningarna för de traditionella näringarna jordbruk, fiske och skogsbruk har ändrats, har sysselsättningen inom dessa näringar minskat kraftigt. Samtidigt har andra verksamheter inte etablerats i skärgårdarna i någon större utsträckning. Härigenom har befolkningen minskat.

För att en bofast befolkning skall kunna finnas i skärgården fordras tre grundläggande ting, nämligen utkomstmöjligheter, kommunikationer och service. Vad jag i det följande kommer att anföra skall ses mot denna bakgrund. Innan jag går in på olika delfrågor vill jag klargöra att jag med skärgård avser ö eller öar som har fast bosatt befolkning men saknar fast landförbindelse. Således inkluderas också friliggande öar, dock inte Gotlands län.

Jag vill kort sammanfatta vad jag tidigare har anfört om de nuvarande förhållandena i skärgårdarna.

Vid Sveriges kuster finns bofast befolkning på drygt 300 öar utan fast landförbindelse. Dessa öar har en bofast befolkning på sammanlagt omkring 24 000 personer. De största skärgårdsområdena finns inom Göteborgs och Bohus län samt inom Stockholms, Östergötlands, Kalmar och Blekinge län. Därutöver finns enstaka öar med bofast befolkning efter norrlandskusten samt i Öresund, Mälaren, Hjälmaren, Vänern och Vättern.

Den bofasta befolkningen i skärgårdarna har successivt minskat under en lång följd av år. På de öar som har varit mest glesbefolkade har också minskningen varit kraftig. Men det finns också exempel på öar som haft en förhållandevis stabil befolkningsmängd. Generellt kan sägas

att de mest tätbefolkade öarna har klarat sig bäst. De befolkningsprognoser som finns för skärgårdsområdena visar emellertid för flertalet områden på en fortsatt minskning under resten av 1970-talet.

Av näringarna betyder fisket mest på västkusten och i de sydligaste och nordligaste skärgårdsområdena. Jordbruket är mer omfattande på ostkusten. Industrin är förhållandevis dåligt företräd i skärgården med undantag för enstaka öar. I Göteborgs och Bohus läns skärgård spelar ofta konservindustrin en stor roll för sysselsättningen. Samfärdsel och olika former av tjänster ger vissa arbetstillfällen. Tjänsterna är ofta riktade till fritidsboendet. Skärgårdsbon ägnar sig ofta åt flera verksamheter, eftersom antalet arbetstillfällen som ger en varaktig sysselsättning under hela året är förhållandevis litet. En omfattande arbetspendling förekommer också från öar som ligger nära orter med god tillgång på varaktigt arbete. Andelen förvärvsarbete är något lägre i skärgårdsområdena än i landet i övrigt, särskilt för kvinnorna.

Minskande befolkningsunderlag kan leda till att den service som den bofasta skärgårdsbefolkningen betraktar som nödvändig eller önskvärd försvagas och i vissa fall blir otillräcklig. Detta kan i sin tur påskynda utflyttningen.

Hittills är det främst insatser av skärgårdskommunerna och vissa landstingskommuner som har varit direkt inriktade på skärgårdsområdena. Även statliga insatser t. ex. på kommunikationsområdet har kommit att betyda mycket. Även fortsättningsvis måste skärgårdarnas utveckling vara en uppgift för berörda kommuner och landstingskommuner. Enligt min mening är det emellertid motiverat att staten gör en ökad insats i skärgårdarna. Skärgårdarna är sinsemellan ganska olika till sin karaktär och i fråga om förutsättningar för sysselsättning m. m. Flera gemensamma problem finns dock, t. ex. kommunikationerna. Principiellt bör det statliga stödet enligt min mening främst inriktas på åtgärder som kan komma alla skärgårdar till del.

Jag övergår nu till att behandla de olika stödformer som bör komma i fråga.

En påfallande skillnad i fråga om arbetsförhållanden och företagssamhet mellan skärgårdarna och fastlandet är att de yrkesverksamma skärgårdsborna ofta har mer än en sysselsättning. Av flera skäl har de specialiserade och konkurrenskraftiga företag inom industri och servicenäringer samt jordbruk, skogsbruk och fiske som utvecklats på fastlandet inte vuxit fram i skärgårdarna. I stället har skärgårdsborna i stor utsträckning fått ägna sig åt flera näringsgrenar för att kunna bo kvar.

Sysselsättningen i skärgårdarna måste även framdeles i viss utsträckning baseras på mindre företag med en eller flera verksamheter. Sådana företag kan benämnas skärgårdsföretag. Som exempel på verksamheter som kan ingå i skärgårdsföretag kan nämnas jordbruk,

trädgårdsodling, skogsbruk, fiske, stuguthyrning, varvsrörelse, tillsynsuppgifter och andra servicearbeten eller näringar. De begränsningar i möjligheterna till rationell verksamhet som i vissa fall karaktäriserar dessa företag gör att sysselsättningen i skärgårdarna inte endast kan bygga på dem. Företag med en allmänt sett mera rationell och konkurrenskraftig produktionsstruktur måste också finnas, om förutsättningar skall skapas för en rimlig stabilitet i utbudet av arbetstillfällen. Även de sistnämnda företagen bör innefattas i begreppet skärgårdsföretag.

Stöd till skärgårdsföretag kan lämnas enligt kungörelsen (1960: 372) om statligt kreditstöd till hemslöjd, hantverk och småindustri. Bestämmelserna innebär att hantverks- och industrilån kan lämnas av företagareföreningar till verksamheter som hemslöjd, hantverk, småindustri och, om särskilda skäl föreligger och i den mån annat statligt stöd inte utgår, jordbrukets binäringar. Härutöver kan i enlighet med vad som tidigare har beskrivits i vissa fall jordbruksstöd lämnas enligt särskilda bestämmelser.

Jag finner det mot bakgrund av vad jag tidigare har redovisat nödvändigt för skärgårdarnas utveckling att tillkomsten och utvecklingen av företag i skärgården ges förstärkt stöd. Detta får naturligtvis inte ske till priset av en näringsstruktur som inte kan erbjuda goda arbetsmiljöer eller trygg sysselsättning. Det gäller således att stimulera utvecklingen av företag och näringsfång som lämpar sig för skärgårdarna. Stödet bör avse en eller flera verksamhetsgrenar och inriktas på att få till stånd sådana enheter som kan ge tillfredsställande utkomst. Ett särskilt finansieringsstöd till skärgårdsföretag bör därför inrättas som ett komplement till de stödformer som redan finns.

Detta särskilda stöd bör kunna lämnas till investeringar i byggnader och anläggningar samt för anskaffning av maskiner och andra inventarier. Stödet bör även kunna utgå till investeringar i objekt som är avsedda att användas gemensamt av flera företag. Stödet bör inte avse förvärv av mark eller annan fast egendom. Stödet bör i enlighet med vad jag har anfört utgå till företag vars verksamhet är lokaliserad till öar som saknar fast landförbindelse. Mot bakgrund av vad jag tidigare har anfört bör stödet såvitt möjligt inriktas mot specialiserade företag med förmåga att bestå på sikt. Förutsättningarna för företag i skärgårdarna är emellertid sådana att man ofta får räkna med att verksamheten bedrivs på flera olika driftgrenar.

Det är angeläget att i sådana skärgårdsföretag som består av flera driftgrenar dessa kompletterar varandra väl tidsmässigt. Det är också angeläget att de verksamheter som planeras blir ändamålsenliga med hänsyn till resp. företags förutsättningar. Ett villkor för stöd bör därför vara att en plan över företagets drift företes. Av planen skall självfallet också framgå beräknade inkomster och utgifter i de olika verksamhets-

grenarna. Stöd bör endast lämnas om planen utvisar att företaget ensamt eller tillsammans med annan bestående förtjänstmöjlighet i skärgården ger dem som verkar i företaget en tillfredsställande utkomst.

Ett annat villkor för att komma i åtnjutande av stödet till skärgårdsföretag bör vara att annat statligt stöd för samma ändamål inte utgår. I fråga om stöd till investeringar i jordbruksdelen i ett företag bör gälla att stödet inte får motverka jordbrukets rationalisering.

Stödet bör kunna utgå såväl i form av statlig kreditgaranti för lån som statsbidrag i form av avskrivningslån.

Kreditgaranti bör utgå till sådana investeringar i skärgårdsföretag som behövs för att de i företaget ingående verksamheterna skall kunna bedrivas ändamålsenligt. Lånegaranti bör kunna lämnas intill ett belopp som motsvarar den godkända kostnaden för investeringsobjektet. Som säkerhet bör fastighets- eller företagsinteckning godtas. Vid ägarbyte bör omprövning av stödet ske. Amorteringstiden bör bestämmas med hänsyn till den ekonomiska livslängden för investeringsobjektet. För byggnader bör den tiden uppgå till högst 30 år. För lån till övriga investeringar bör amorteringstiden vara högst 15 år.

Statsbidrag i form av avskrivningslån bör kunna utgå med högst 50 % av godkänd kostnad för investeringar i byggnader och anläggningar samt i sådana maskiner som utnyttjas i industriell eller motsvarande produktion. Bidrag bör emellertid inte kunna utgå till investeringar i sådana objekt som lätt kan likvideras. När det gäller byggnader bör bidrag t. ex. ej utgå till uthyringsstugor. Bidraget bör maximeras till 75 000 kr. per skärgårdsföretag. Som villkor bör gälla att företaget åtar sig att under kommande tioårsperiod upprätthålla sin produktion på minst den nivå som ligger till grund för ansökan.

Statsbidrag bör inte beviljas om företagaren tillsammans med annan familjemedlem disponerar likvida tillgångar eller inkomster av sådan omfattning att bidrag framstår som obehövt.

Enligt min mening bör stödet till skärgårdsföretag administreras av lantbruksstyrelsen och lantbruksnämnderna. I ärenden som avser investering i annan näring än jordbruk, skogsbruk, trädgårdsodling och fiske bör emellertid samråd ske med resp. företagareförening. I principiella och andra viktigare frågor bör samråd ske med länsstyrelsen. Regeringen bör kunna bemyndiga lantbruksstyrelsen att biträda ackord och eljest efterge statens rätt på grund av garantiåtagande för lån till skärgårdsföretag.

För innevarande budgetår beräknar jag att för kreditgarantier behövs en ram av 2 milj. kr. Behovet av medel för statsbidrag beräknar jag till samma belopp. På statsbudgeten under nionde huvudtiteln bör för ändamålet på tilläggsbudget föras upp ett särskilt förslagsanslag av 2 milj. kr., benämnt Stöd till skärgårdsföretag.

S k o g s b r u k e t har betydelse för sysselsättningen i skärgårdarna.

Samtidigt utgör skogen en viktig del av miljön i vissa skärgårdar. Det är därför angeläget att skogsbruket där bedrivs i sådana former att negativa miljöeffekter undviks eller mildras. Genom de ändringar i naturvårdslagen och skogsvårdslagen som beslöts av 1974 års riksdag (prop. 1974: 166, JoU 1974: 52, rskr 1974: 405), har möjligheterna förbättrats till samråd mellan länsstyrelse/skogsvårdsstyrelse och markägarna före avverkning. Genom samrådsförfarandet bör de regionalpolitiska intressena och miljöintressena oftast kunna förenas.

Kostnader för stämpling av skog inom områden som förklarats som svårföringrade eller som skyddsskogar bestrids helt av statsmedel. Skärgårdarna omfattas inte härav. Vidare sker sedan år 1960 rabatter av skogsvårdsstyrelsernas förrättningsavgifter i begränsad utsträckning — särskilt i de tre nordligaste länen — med statliga medel. Som skäl för rabattering räknas svag ekonomi hos markägaren, en på grund av de naturliga förutsättningarna låg skogsproduktion eller låg värdeavkastning från skogen samt besvärliga driftsförhållanden orsakade t. ex. av bristfällig arrondering. För budgetåret 1975/76 har för detta ändamål anvisats 100 000 kr. att användas i de tre nordligaste länen.

Enligt min mening är förhållandena för skogsbruket i skärgårdarna ofta jämförbara med dem i de nordligaste delarna av landet. Det är därför lämpligt att skogsvårdsstyrelsen biträder vid stämplingen. Avgifterna för stämpling enligt skogsvårdsstyrelsernas taxor bör rabatteras i skärgårdarna enligt samma principer som gäller för övrig rabattering. Kostnaderna härför beräknar jag för budgetåret 1975/76 till 30 000 kr. Skogsstyrelsen bör medges att för budgetåret överskrida nionde huvudtitelns förslagsanslag Bidrag till skogsvårdsstyrelserna med motsvarande belopp.

Fisket är den viktigaste näringen i flertalet skärgårdar. Av det sammanlagda antalet fiskare i landet är 25 % eller ca 1 800 personer bosatta i skärgårdar.

Särskilt stor roll spelar fisket i skärgårdarna i Göteborgs och Bohus län samt Blekinge län. På ostkusten har fisket betydelse som komplement till jordbruk eller andra näringar.

Ett betydande statligt stöd lämnas till fisket i form av marknadsreglering av fisk, finansiellt stöd till investeringar i fisket, bidrag till fiskehamnar m. m. Detta stöd kommer i hög grad skärgårdarna till godo.

Stöd till fisket i skärgårdarna bör enligt min uppfattning i första hand lämnas inom ramen för det statliga stödet till fisket. Som jag har framhållit är förutsättningarna för fiske i regel inte sämre i skärgårdarna än inom andra områden. I vissa fall kan t. o. m. kortare avstånd till fångstplatserna innebära en fördel för skärgårdsfisket. Avståndet till avsättningsmarknaderna kan dock i vissa fall vara längre för skärgårdsfiskarna än för andra fiskare.

Det särskilda stöd till skärgårdsföretag som jag tidigare har förordat bör kunna utgå till fiskeföretag i den mån annat statligt stöd inte kan

utgå för samma åtgärd. Som exempel på objekt som kan stödjas vid sådana företag kan nämnas rökugnar, bryggor och sjöbodrar.

Jag vill i detta sammanhang erinra om den särskilda fiskerikommitté som jag nyligen har tillkallat med stöd av regeringens bemyndigande. Kommittén kommer att utreda fiskets kort- och långsiktiga problem. Det är naturligt att fisket i skärgårdarna tas upp i det sammanhanget. Kommittén har redan föreslagit vissa stödåtgärder för fisket. Det är min avsikt att ta upp kommitténs förslag i samband med min anmälan till propositionen om tillägsbudget II till statsbudgeten för innevarande budgetår.

Inom ramen för försöksverksamhet med landskapsvårdande åtgärder inom odlingslandskapet har utgått statsbidrag till kommun eller av kommun bildad stiftelse. Bidrag har beviljats efter särskild prövning av områdets lämplighet och utgått med högst 50 % av kostnaderna för skötseln. För särskilt angelägna projekt har bidrag dock kunnat utgå med högre procentsats. Naturvårdsverket har lämnat förslag om fortsatt verksamhet med landskapsvårdande åtgärder. Jag avser att återkomma i denna fråga i den kommande budgetpropositionen.

Skärgårdslandskapets stora betydelse för rekreationslivet bör understrykas. Därför bör också rekreationspolitiska synpunkter vara vägledande för insatser i skärgårdsområdena. Kommunerna bör beakta behovet av mark för rekreationssändamål i det planeringsarbete som nu bedrivs inom ramen för den fysiska riksplaneringen. Genom aktiva åtgärder i dessa hänseenden bör rekreationsmöjligheterna i skärgården kunna öka utan att råka i konflikt med t. ex. den bofasta befolkningens intressen.

Ett betydande stöd lämnas f. n. av staten inom ramen för dels de medel som direkt avsatts för idrott och rekreation, dels de medel som anslagits för arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

I proposition till 1975 års riksmöte har regeringen på min föredragning lagt fram förslag till riktlinjer för planering och samordning av samhällets insatser för rekreation och turism (prop. 1975: 46). I mitt införande till regeringsprotokollet angav jag vissa områden, som är särskilt lämpade för rekreation och turism. Bland dessa är Östergötlands och norra Kalmar läns skärgårdar, norra Bohusläns skärgård, Södermanlands skärgård och Norrbottens skärgård. I fråga om Stockholms skärgård underströk jag (prop. s. 30) vikten av att åtgärder vidtas för dess utnyttjande som rekreatiomsområde. Skärgårdslandskapet måste säkras för framtiden och göras tillgängligt för allt fler. Genom fortsatta insatser av den art som redan vidtas bör skärgårdens betydelse som rekreatiionskälla kunna öka. Jag underströk också vikten av att varje möjlighet utnyttjas att i samband med rekreatiionsåtgärderna skapa sådana sysselsättningstillfällen som kan komma den i skärgården åretrunt-boende befolkningen till del.

Riksdagen har behandlat propositionen under innevarande riksmöte och därvid i huvudsak godkänt vad som har föreslagits i denna (CU 1975/76: 2, rskr 1975/76: 46).

Jag vill i detta sammanhang betona vikten av att rekreationspolitiska åtgärder vidtas i skärgårdarna inom ramen för av statsmakterna beslutade stödformer. Jag avser här såväl anläggningsstödet till idrotten som arbetsmarknadsmedel. Härigenom kan utkomstmöjligheterna för skärgårdsbefolkningen också förbättras.

Det bör ankomma på den i nämnda proposition föreslagna beredningen att på sätt som har angetts i propositionen verka för en samordning av de statliga rekreationsinsatserna i skärgårdarna. Behovet av sådana insatser i skärgårdsområdena bör också belysas i samband med den pågående fysiska planeringen i kommunerna.

Jag återkommer i det följande till behovet av allmänna regionalpolitiska insatser och till planläggningen av mark för bl. a. rekreationsbehov.

Jag övergår nu till att behandla trafiksektorn och redovisa mina förslag vad gäller statligt stöd att upprätthålla en rimlig kollektivtrafik med båtar i skärgårdarna. De förslag jag här redovisar har utarbetats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

Jag vill inledningsvis erinra om att staten sedan många år genom brobyggen och genom inrättande av färjeleder satsat på att bryta den isolering som karaktäriserar skärgårdarna. Som exempel på öar som genom sådana brobyggen under senare årtionden fått fast landförbindelse vill jag nämna Alnön vid Sundsvall, Djurö och Vindö i Stockholms skärgård, Öland, Tjörn, Orust och Skaftölandet. Vidare har Muskö i Stockholms södra skärgård fått tunnelförbindelse med fastlandet. Bro över Lagnöströmmen i S:t Annas skärgård har öppnats för trafik under hösten 1975.

Statens vägverk bedriver färjetrafik på sammanlagt 17 allmänna färjeleder till och från öar utan fast landförbindelse i kustskärgårdarna. Vägverkets färjetrafik utgör ett verkningsfullt bidrag i strävandena att vidmakthålla en rimlig kommunikationsservice i skärgårdarna. Mot bakgrund av att en färjeförbindelse räknas som väg kan en ö med allmän färjeled vad gäller kommunikationerna i vissa avscenden vara jämställd med ö som har fast landförbindelse.

Vägverkets kostnader för driften av de 17 färjelederna uppgår till ca 27 milj. kr. per år. Därmed representerar denna trafik en av de större statliga insatserna i skärgårdarna.

Vägverket anpassar fortlöpande trafikinsatsen på de allmänna färjelederna till efterfrågan. Jag vill i anslutning till det föregående erinra om att färjeleder även fortsättningsvis ersätts av broar. Exempel på detta är det planerade brobygget till Seskarö i Haparanda kommun.

Förslag har framförts att ge taxibilar förtur på färjor. Jag har noterat

att ett sådant förfaringssätt på försök tillämpas på vissa färjeleder och jag har inget att erinra mot att dessa försök fortsätter och vidgas. Regelmässigt har buss i linjetrafik förtur på de allmänna färjelederna liksom läkarbilar och sjuktransporter. I flera fall har också postbilar förtur.

Trafiken på de enskilda färjelederna i skärgårdarna är inte av samma omfattning som på de allmänna. Statens stöd till den enskilda färjetrafiken med 70—85 % av underskottet bidrar till att ge berörda öar en tillfredsställande transportförsörjning.

I samband med ansökningar om sådana bidrag gör vägverket omfattande utredningar vad gäller trafikens ändamålsenlighet, kostnader och intäkter i trafikrörelsen m. m. Vid dessa bedömningar bör all rimlig hänsyn tas till de speciella förhållanden som karaktäriserar skärgårdarna och kommunikationerna där. Jag anser det vidare nödvändigt att länsstyrelserna i samband med att de behandlar frågor om stöd till enskilda färjor i förekommande fall beaktar den nödvändiga samordningen mellan färje- och båttrafik. Angelägenheten härav ökar i takt med ett ökat statligt ekonomiskt engagemang i båttrafiken. Jag vill i sammanhanget understryka vikten av att trafiken är rationellt ordnad, ett grundläggande krav för att bidrag skall kunna utgå.

Inom trafiksektorn övergår jag nu till att behandla båtlederna i skärgårdarna. Båtlederna, som till skillnad från färjelederna inte befordrar landsvägsfordon, upprätthåller en trafik, som betyder mycket för skärgårdarnas serviceförsörjning.

Den mest omfattande trafiken finns i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. I Stockholms skärgård bedrivs reguljär trafik året runt av det landstingsägda Waxholms Ångfartygs AB. Antalet passagerare per år uppgår till mer än 700 000. I Göteborgs skärgårdar bedrivs trafik dels av det av Göteborgs kommun ägda AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik till öarna Styrsö, Donsö m. fl., dels av Öckerö kommun till Öckerö, Björkö samt de s. k. Norderöarna. Styrsöbolaget befordrar drygt 900 000 passagerare per år.

I landet i övrigt finns ett 20-tal reguljära båtleder. De flesta av dessa återfinns i Göteborgs och Bohus län, men även i Västerbottens, Väster-norrlands, Blekinge och Malmöhus län finns sådana leder. Det totala antalet passagerare i den reguljära båttrafiken i kustskärgårdarna (inkl. trafiken i Stockholms och Göteborgs skärgårdar) kan uppskattas till ca 3 milj. per år.

I de flesta fall är primär- eller landstingskommun huvudman för de reguljära båtlederna. I några fall ombesörjs trafiken av enskilda företag med bidrag från primär- eller landstingskommun. Båtleden till Holmön i Västerbottens län intar i detta avseende en särställning i och med att vägverket ombesörjer trafiken inom ramen för ordinarie väganslag.

I många fall tillämpas en relativt låg taxa i trafiken på båtlederna. In-

täkterna i trafiken uppgår till ca 7 milj. kr. per år, medan kostnaderna kan beräknas till ca 24 milj. kr. per år. Av det årliga underskottet, som sålunda uppgår till ca 17 milj. kr., faller ca 12 milj. kr. på Waxholmsbolaget. Den senare uppgiften avser 1973 års trafik.

Det finns anledning anta att det totala driftunderskottet i den berörda trafiken kommer att stiga till ett högre belopp under år 1975.

Staten lämnar vissa bidrag till båttrafiken i skärgårdarna. Till Waxholmsbolaget utgår sålunda bidrag enligt särskilt avtal. Under budgetåret 1975/76 uppgår bidraget till 755 000 kr. Till tre andra båtleder utgår statligt bidrag med f. n. totalt 146 000 kr. per år, varav större delen — 100 000 kr. — till trafiken till Ulvön i Västernorrlands län. I sammanhanget bör nämnas att trafiken till Holmön belastar vägverkets ordinarie vägenslag med ca 300 000 kr. per år.

Riksdagen har under senare år gjort vissa uttalanden om båttrafiken i skärgårdarna. 1973 års riksdag (TU 1973: 15, rskr 1973: 282) fann det angeläget, att den principiellt viktiga frågan om upprätthållande av trafikförbindelserna mellan öar eller öområden och fastlandet samt kostnadstäckningen härför får en snar och tillfredsställande lösning. Riksdagen uppehöll sig i utlåtandet särskilt vid båtförbindelsen Landskrona—Ven.

1974 års riksdag konstaterade att det statliga stödet till busstrafiken inte omfattar de speciella förhållanden som råder i skärgårdarna genom att båttrafiken faller utanför bidragssystemet. Härigenom kommer skärgårdskommunerna i ett sämre läge än övriga kommuner. Statligt stöd borde enligt riksdagen även utgå till båttrafik. Det borde därför kunna övervägas att införa stöd till båttrafiken enligt principer liknande dem som gäller för busstrafiken. Riksdagen begärde hos Kungl. Maj:t utredning och förslag i dessa frågor (TU 1974: 9, rskr 1974: 111).

För egen del vill jag inledningsvis konstatera att båttrafiken i skärgårdarna är att beteckna som lokal trafik, vilken i första hand är en kommunal angelägenhet. Samtliga berörda primär- och landstingskommuner har också engagerat sig i den reguljära trafiken.

I likhet med vad som gäller övrig kollektivtrafik bör den grundläggande principen vara att båttrafik primärt skall erbjudas i den omfattning som är möjlig från företagsmässiga utgångspunkter. Om det inte är möjligt att upprätthålla en rimlig trafikförsörjning med tillgodoseende av kravet på kostnadstäckning bör bidrag kunna utgå av allmänna medel. I första hand ankommer det då på primär- och landstingskommuner att lämna sådana bidrag.

Det kan emellertid finnas skäl som talar för att staten lämnar ekonomiskt stöd till båttrafiken i skärgårdarna i större utsträckning än vad som hittills varit fallet. Som utgångspunkt för utformningen av ett sådant vidgat stöd kan tjäna det år 1974 genomförda nya bidragssystemet avseende lokal landsbygdstrafik. Jag skall i det följande redovisa mina överväganden i fråga om ett sådant vidgat bidragssystem.

Ett grundkrav vad gäller ett nytt stöd till båttrafiken i skärgårdarna bör — liksom vad gäller den lokala landsbygdstrafiken — vara att trafiken grundas på en genomtänkt planering och därvid ingår i en av kommunen antagen lokal trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till att den lokala trafikplanen i samband med bidragsgivningen till lokal landsbygds- trafik är knuten till ett bidragsår, som omfattar tiden den 1 augusti— den 31 juli, bör ett statsbidrag till båttrafik omfatta samma tidsperiod.

Med båttrafik bör i detta sammanhang förstås reguljär trafik med båt inrättad för transport av passagerare eller av passagerare och gods. Bidrag till båttrafik skall sålunda inte utgå till färjetrafik, dvs. trafik med färja i första hand inrättad för transport av landsvägsfordon. För sådan trafik görs som nämnts särskilda statliga insatser dels genom den allmänna färjetrafiken i vägverkets regi, dels genom bidragsgivningen till enskild färjetrafik på samma sätt som till byggande och drift av enskild väg.

Stödet bör utgå till kommun som är huvudman för eller lämnar ekonomiskt bidrag till drift av ifrågavarande trafik.

Som krav för att statligt bidrag skall utgå bör gälla att trafiken till sin huvudsakliga inriktning tillgodoser den bofasta öbefolkningens trafikbehov. Mot denna bakgrund bör bidrag kunna utgå till sådana båtleder (linjer), på vilka trafik bedrivs regelbundet under hela året (hela seglationsperioden) och på vilka trafikuppläggnings anpassats till öbefolkningens trafikbehov. Linjedragningen får härvidlag ses som ett uttryck för i första hand den bofasta öbefolkningens krav på tillfredsställande transportförsörjning. På linjer som trafikeras under hela året kan alltså även turer som t. ex. endast framförs under sommaren vara bidragsberättigade i den utsträckning de tillgodoser öbefolkningens trafikbehov och i förekommande fall med den begränsning vad gäller antalet turer som jag strax kommer att närmare behandla.

Vid beräkningen av kostnaderna kan i speciella fall dessa få justeras, om tonnage i första hand är dimensionerat med hänsyn till faktorer som inte sammanhänger med den bofasta öbefolkningens trafikbehov.

Statligt bidrag bör endast utgå för trafik till och från öar som har bofast befolkning men som saknar fast landförbindelse eller allmän färjeled. Vidare bör vid bidragsberäkningen hänsyn tas till om berörd ö även trafikeras av enskild färjeled med statsbidrag.

I den lokala busstrafiken utgår stödet endast till landsbygdslinjer, varmed avses linjer som till minst hälften av sin längd är belägna utanför område med stadsplan och på vilka transportarbetet, räknat i personkilometer, till större delen avser resor som påbörjas eller avslutas utanför sådant område. Det lokala stödet är vidare begränsat till vad som svarar mot två dagliga dubbelturer. Jag har — med utgångspunkt i riksdagens uttalande att stödet till båttrafiken borde utformas enligt principer liknande dem som gäller för busstrafiken — undersökt hur dessa kriterier

skulle kunna tillämpas på båttrafiken. Jag konstaterar därvid att det förhållandet att bidrag skall kunna utgå till båtleder (linjer) med regelbunden åretrunt-trafik anpassad till öbefolkningens trafikbehov i sig innebär en naturlig avgränsning av statens insats. På de flesta båtleder uppgår antalet dubbelturer per dag vintertid till mellan en och fyra. Så gott som samtliga dessa leder kan sägas ha en trafikkaraktär som svarar mot begreppet landsbygdstrafik. De kan också — i jämförelse med landsbygds-trafiken — sägas ha särskild betydelse med hänsyn till att befolkningen på öarna inte har samma möjlighet till individuell trafik som de som har tillgång till personbil. I de fall antalet dubbelturer överstiger fyra i genomsnitt per dag kan man som regel säga att mer tätbefolkade samhällen berörs och att trafiken inte på samma sätt kan betecknas som landsbygdstrafik. Med hänsyn till den speciella karaktären av skärgårdstrafiken, bl. a. de svårigheter som föreligger att nå lika rationell trafikuppläggning som på fastlandet, bör statligt bidrag emellertid kunna utgå även till sådan trafik som inte kan betecknas som utpräglad landsbygds-trafik. Statens ekonomiska insats bör emellertid i sådana fall begränsas till vad som svarar mot fyra dagliga dubbelturer.

Jag finner det angeläget att bidragssystemet görs så enkelt som möjligt från administrativ synpunkt och förordar därför att statens bidrag utgår med viss andel av de enligt vad jag här har anfört beräknade årskostnaderna i trafiken.

En av fördelarna med att i detta sammanhang lägga kostnaderna till grund för beräkning av det statliga bidraget jämfört med att relatera bidraget till underskottet i trafiken är att den taxa som i de enskilda fallen tillämpas i trafiken därmed kommer att spela en relativt underordnad roll. Allmänt gäller att kostnadstäckningsgraden är låg. I Waxholmsbolagets trafik uppgår den till ca 25 % i genomsnitt under året. I landet i övrigt varierar kostnadstäckningen men kan i genomsnitt beräknas utgöra 35 %.

Vid mina översväganden har jag funnit att statens bidrag bör utgå med 35 % av årskostnaderna, beräknade på det sätt jag här angett. Detta innebär i princip att kostnaderna för vad som kan betecknas som en rimlig trafikinsats för den bofasta öbefolkningen i de flesta fall kommer att delas lika mellan trafikanterna, staten och primärkommun/landstingskommun. Därmed kan man säga att bidraget i stort har byggts upp på liknande sätt som bidraget till lokal landsbygdstrafik, där enligt huvudregeln — efter avdrag av vad som täcks genom trafikintäkter — återstående underskott med lika delar faller på stat och kommun.

Bidraget får inte överstiga bidragsårets totala underskott. Med underskott avses här skillnaden mellan de verkliga kostnaderna och driftintäkterna. Därvid bör hela bidragsårets trafik beaktas. I förekommande fall bör vidare resultatutjämning ske mellan olika båtleder under samma huvudman i en kommun. Om synnerliga skäl finns, bör högre statsbidrag kunna utgå.

Det nya bidragssystemet går relativt lätt att tillämpa på de olika båtlederna i landet. Ett undantag får dock göras för Waxholmsbolagets trafik i Stockholms skärgård. Med hänsyn till trafikens speciella inriktning och struktur utgår — som jag tidigare nämnt — statsbidrag enligt särskilt avtal som löper t. o. m. år 1984. Med hänsyn till dels det löpande avtalet, dels den speciella arten av ifrågavarande trafik bör den lämnas utanför det bidragssystem för båttrafik som jag beskrivit och som svårliken kan tillämpas på Waxholmsbolagets trafik. Jag anser dock att det kan finnas anledning att — med utgångspunkt i det nya bidragssystemet — göra de justeringar i avtalet som bidragssystemet direkt kan sägas motivera.

Enligt senast tillgängliga uppgifter, som alltså avser förhållandena år 1973 eller 1974, uppgår underskottet i den reguljära skärgårdstrafiken (exkl. Waxholmsbolagets trafik) till ca 5 milj. kr. per år. Jag beräknar bidragsbehovet till 2,5 milj. kr. per år för den berörda trafiken. Vad gäller Waxholmsbolagets trafik förutsätter jag vidare en justering i avtalet av innebörd att ca 3,5 milj. kr. per år ställs till förfogande för ifrågavarande trafik. Vid beräkningen av angivna belopp har jag räknat med en kostnadsstegring fram till dess bidraget kan träda i funktion.

Jag har vidare studerat hur trafik bör kunna ordnas till och från öar utan reguljär båttrafik. Motsvarigheten finns även här på landsvägssidan, där statsbidrag numera kan utgå till s. k. kompletteringstrafik. Därmed avses sådan trafik med personbil eller buss inom visst i trafikplan angivet område som anordnats på grund av avtal med kommun i syfte att i särskilt glesbebyggda delar av kommunen komplettera eller ersätta linjetrafik.

Jag har i detta sammanhang noterat att viss försöksverksamhet sedan något år pågår inom Valdemarsviks kommun. Befolkningen på sex mindre öar i Gryts skärgård, som saknar reguljär trafik, har därigenom möjlighet till båttransport en dag i veckan fram och åter till fastlandet i anslutning till bussförbindelser med centralorten i kommunen. Beställning måste ske senast kvällen före trafikdagen direkt hos trafikutövaren. Resenären betalar 3 kr. per resa. Trafikutövaren får enligt avtal med kommunen ersättning för de kostnader som inte täcks av intäkterna. Kommunen beräknar kostnaderna för helårstrafik till ca 24 000 kr. Enligt vad jag har inhämtat från kommunen är erfarenheterna av försöksverksamheten goda och man har för avsikt att inlemma trafiken i kommunens trafikförsörjningsplan.

Det statliga stödet till båttrafik bör enligt min mening utvidgas att även omfatta sådan kompletterande trafik, som efter förhandsbeställning utförs till och från öar som saknar reguljär båttrafik. Samma regler bör gälla som för den reguljära båttrafiken, vilket innebär bl. a. att bidrag utgår med 35 % av kostnaderna, att bidrag endast bör komma sådan trafik till del som i första hand betjänar den bofasta öbefolkningen och

att högre statsbidrag bör kunna utgå om synnerliga skäl föreligger. Kostnaderna för en sådan utbyggnad av det statliga stödet till båttrafik kan överslagsmässigt beräknas till 500 000 kr. per år. Jag har därvid räknat med möjlighet till en förbindelse i veckan.

Statens kostnad för det nya bidragssystemet för båttrafik kan därmed beräknas till $(2,5 + 0,5)$ 3 milj. kr. per år. Härtill kommer stödet till Waxholmsbolagets trafik för vilken har förutsatts ett avtalstillägg av innebörd att ca 3,5 milj. kr. per år ställs till förfogande.

Statsbidrag bör även kunna utgå till förekommande båttrafik i de större insjöarna.

Till lokal och regional busstrafik inom det inre stödområdet utgår förstärkt stöd. Reguljär båttrafik av nämnvärd omfattning förekommer inte inom inre stödområdet. Anledning saknas därför att införa ett liknande förstärkt stöd för båttrafiken. Om sådan kompletterande trafik som jag beskrivit skulle komma att anordnas inom det inre stödområdet, bör enligt min mening från fall till fall ett högre statsbidrag kunna övervägas.

Vid planeringen av skärgårdstrafiken bör möjligheterna till samordning med skolskjutsar och posttrafik tillvaratas i all möjlig utsträckning. Vidare bör kraven på goda anknytningar med annan kollektivtrafik i kommunen tillgodoses. Även de krav varuförsörjningen och gods-transporterna ställer bör beaktas.

Kommun som önskar erhålla statsbidrag till båttrafik får göra ansökan härom till länsstyrelsen i samband med att bidrag söks för lokal busstrafik. I ansökan skall anges vilka kostnader och intäkter som beräknas i trafiken under bidragsåret, planerade tidtabeller, i vilken utsträckning kommunalt bidrag avses utgå och hur stort statsbidrag som påräknas. Med hänsyn till önskemålen om ett administrativt enkelt bidragssystem bör några krav på en mer specificerad beräkning av kostnader och intäkter inte ställas på detta stadium. Det fortsatta förfarandet i ärenden om statsbidrag till båttrafik torde i allt väsentligt kunna överensstämma med motsvarande förfarande vid behandling av ärenden om lokal landsbygdstrafik. Detta innebär bl. a. att kommunen inger slutlig ansökan om statsbidrag till länsstyrelsen efter bidragsårets utgång. Bidraget tillhandahålls kommunerna sedan den slutliga ansökan ingetts och behandlats.

Liksom vad gäller busstrafiken kan från tid till annan resanderäkningar aktualiseras för att få underlag för bedömning av trafikunderlagets omfattning och inriktning etc.

Det nya bidraget bör administreras av bussbidragsnämnden. Det får ankomma på nämnden att utfärda anvisningar för ansökningsförfarandet med beaktande av vad jag anfört om önskemålen om ett administrativt enkelt system.

De nya bestämmelserna bör gälla fr. o. m. bidragsåret 1976—1977. Bussbidragsnämnden bör ges i uppdrag att meddela de övergångsbestämmelser som behövs för att kommunerna skall kunna söka bidrag under våren 1976.

I prop. 1975: 1 (bil. 8 s. 191) anförde föredraganden att det däri föreslagna bidragssystemet för regional busstrafik fått en provisorisk karaktär med hänsyn till vissa utredningar. Mot bakgrund av det samband som dessa har med all kollektivtrafik inom de olika regionerna, alltså även med förekommande båttrafik, kan motsvarande sägas om det nya bidragssystemet för skärgårdstrafiken.

Genom det föreslagna statsbidraget till båttrafik kan betingelserna för den kollektiva transportförsörjningen i skärgårdarna rent allmänt förbättras. Förslaget ligger därmed i linje med de allmänna regionalpolitiska strävandena. Statsbidraget kommer i första hand att trygga nuvarande transportförsörjning. Det kommer därjämte att medverka till att en utökning av antalet turer kan övervägas i olika fall. I sammanhanget vill jag understryka vikten av att tidtabellsbunden trafik upprätthålls under hela året, vilket är en grundläggande förutsättning för varuförsörjningen. Statsbidraget till båttrafiken får i detta avseende stor betydelse för godstransporterna.

Jag vill vidare understryka att man med hjälp av bidraget genom en lämplig anpassning mellan person- och godstaxorna på båtlederna även bör kunna bidra till en acceptabel lösning på den fråga som väckts om ett särskilt stöd till godstrafiken, i första hand med hänsyn till de krav småindustrier och affärer ställer. En sådan taxeanpassning måste självfallet gälla också jordbrukets transporter, bl. a. i fråga om mjölktransporter. Jag vill i detta sammanhang peka på att något statligt bidrag inte utgår till lokal godstrafik på landsväg. I skärgårdstrafiken är primärkommun/landstingskommun huvudman för eller intressent i trafiken på ett helt annat sätt än vad som är fallet på landsvägssidan. Detta bör rimligen innebära att möjligheterna för kommunen att påverka taxan — såväl person- som godstaxan — är större än i landsvägstrafiken. Med hänsyn till att persontaxan i skärgårdstrafiken redan är relativt låg borde ett ökat statligt stöd till skärgårdstrafiken i linje med vad jag föreslagit till en del kunna utnyttjas till att reducera godstaxan.

I fråga om medelsanvisningen avser chefen för kommunikationsdepartementet att återkomma till regeringen med förslag.

När det gäller frågan om regionalpolitiskt stöd m. m. till företag inom skärgårdsområdena vill jag i samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet anföra följande.

Lokaliseringsstöd vid investeringar lämnas i första hand inom det allmänna stödområdet. I vissa fall kan stöd ges även i övriga delar av landet, t. ex. när särskilda skäl talar för att område med ensidigt näringsliv

eller isolerat läge bör tillföras ytterligare industri. Som allmänna förutsättningar för lokaliseringsstöd gäller bl. a. att verksamheten skall bedömas medföra varaktig sysselsättning för arbetskraften, få tillfredsställande lönsamhet och utövas i ort där goda förutsättningar finns för verksamheten. Lokaliseringsstöd kan inom det allmänna stödområdet ges till industri, industriliknande verksamhet, industriservice, företagsinriktad partihandel och uppdragsverksamhet med mer än lokal betydelse samt till turistnäringen. Utanför stödområdet kan stöd lämnas till företag med industriell eller industriliknande verksamhet.

Enligt min uppfattning finns det goda möjligheter att med gällande bestämmelser för stödgivningen tillgodose önskemålen om regionalpolitiskt stöd vid investeringar inom skärgårdsområdena. I det allmänna stödområdet ingår hela kuststräckan från Söderhamns kommun och norrut samt Öland, Gotland och tre kustkommuner i norra Bohuslän. När det gäller övriga skärgårdsområden är i regel förhållandena sådana att förutsättningarna för lokaliseringsstöd utanför stödområdet kan anses uppfyllda. Det ankommer på regeringen att efter prövning i varje särskilt fall bedöma behov och omfattning av stöd i form av lokaliseringsbidrag och/eller lokaliseringsslån för att åsyftat resultat skall uppnås. Detta gäller också regionalpolitiskt motiverat utbildningsstöd, vilket enligt gällande regler kan lämnas till företag utanför stödområdet efter prövning av regeringen i varje enskilt fall.

Sysselsättningsstöd lämnas endast till företag inom det inre stödområdet som bedriver industriell eller industriliknande verksamhet, industriservice samt företagsinriktad partihandel och uppdragsverksamhet. Stödet avser ökning av antalet anställda och lämnas under begränsad tid, tre år. Under år 1975 har påbörjats en försöksverksamhet med sysselsättningsstöd i vissa fall till företag utanför det inre stödområdet. Sålunda kan företag i gränsområdet till det inre stödområdet samt på Gotland efter beslut av regeringen i varje särskilt fall få sysselsättningsstöd i samband med lokaliseringsstöd. Av kustområdet ingår Kalix och Haparanda kommuner i det inre stödområdet.

Enligt min mening bör efter beslut av regeringen i varje särskilt fall sysselsättningsstöd kunna utgå utanför det inre stödområdet i skärgårdsområden som inte ingår i det inre stödområdet under förutsättning att också lokaliseringsstöd utgår. Frågan om stödområdenas omfattning behandlas f. n. inom ramen för länsplanering 1974. Riksdagen har vid behandling av motioner om ändrade gränser för stödområdena uttalat (InU 1975: 7, rskr 1975: 119) att det inte är lämpligt att årligen ompröva dessa gränser, utan att det i samband med utvärderingen av det pågående länsplaneringsarbetet kan vara naturligt att göra en samlad prövning av stödområdenas utformning. Även jag anser att frågan om gränsdragning för stödområdena bör behandlas i ett sammanhang när

resultaten av länsplaneringsarbetet föreligger. De möjligheter som finns att med oförändrade stödområdesgränser ge regionalpolitiskt stöd inom skärgårdarna är enligt min mening tillräckliga.

Från elfte huvudtitelns anslag Särskilda stödåtgärder i glesbygder täcks kostnaderna för genomförande av speciella projekt som främjar företagsamhet i glesbygder.

Småföretagen i glesbygden har i många fall särskilda behov av rådgivning och service från företagareföreningarna. År 1973 infördes därför en möjlighet för företagareföreningarna att få särskilda statsbidrag för åtgärder i glesbygderna (prop. 1973: 50, InU 1973: 7, rskr 1973: 248). Stödet är inriktat på konkreta projekt och föreningarnas framställningar om medel för sådant ändamål prövas av regeringen från fall till fall. Hittills har stödet varit förbehållet föreningarna i de sju s. k. skogslänen för insatser i glesbygdsområdena i de inre delarna av landet. Enligt min mening är det befogat att motsvarande möjlighet bereds företagen i skärgårdarna. Det är angeläget att företagareföreningarna aktivt stimulerar företagen till att förbättra sin administration, redovisning, marknadsföring och produktutveckling genom utbildning, kontaktverksamhet och konsult hjälp. Vidare bör föreningarna satsa på utredningar och utvecklingsprojekt som rör företag i skärgårdarna. Härutöver behövs insatser i samband med prövningen av frågor om stöd till skärgårdsföretag.

För innevarande budgetår förordar jag att ytterligare 1,5 milj. kr. anslås för stöd till företagareföreningarna. Medlen bör anvisas på tilläggsbudget.

I fråga om kommersiell service vill jag i samråd med chefen för handelsdepartementet anföra följande.

Det stöd till kommersiell service i glesbygd som f. n. utgår infördes i syfte att motverka de negativa verkningar som den näringsgeografiska utvecklingen kunde medföra för glesbygdsbefolkningens tillgång till sådan service. Stödet är i huvudsak avsett för glesbygdskommuner i skogslänens inre delar. Om särskilda skäl föreligger, kan också andra delar av landet komma i fråga för sådant stöd efter beslut av regeringen i varje särskilt fall. Hemsändningsbidrag för reduktion av fraktkostnader utgår endast till kommun som planerat en ändamålsenlig hemsändningsservice. För investeringsstöd till försäljningsställe gäller att det senare skall vara lokaliserat i enlighet med kommunal serviceplanering. Samhällets ansvar för kommersiell service i glesbygder åvilar således i första hand kommunerna. Samma synsätt gäller självfallet för skärgårdsområdena. Skärgårdskommunerna bör upprätta översiktliga planer för serviceförsörjningen. En sådan inventering och planering torde vara nödvändig för att kunna bedöma behovet av samhälleligt stöd till verksamheten. Frågan om statligt stöd till denna verksamhet utanför inre stödområdet prövas av regeringen i varje särskilt fall.

I samråd med chefen för bostadsdepartementet vill jag anföra följande om **boende-, plan- och markfrågor** i skärgårdarna.

I skrivelse från länsstyrelsen i Stockholms län har anförts att kreditinstituten när det gäller bostadskrediter f. n. är försiktiga vid värderingen av fastigheter inom glesbygden och då särskilt inom skärgårdsområdet. Detta anses i hög grad försvåra skärgårdsbornas möjligheter att på goda villkor finansiera om- eller nybyggnad av fastigheter för permanent bruk. Denna försiktighet torde enligt länsstyrelsen böttna i att kreditrisk anses föreligga, eftersom framtida möjligheter till permanentboende i skärgården enligt senare års utveckling bedöms som ovissa. Hithörande frågor har behandlats i den bostadspolitiska propositionen (prop. 1974: 150).

I enlighet med propositionen har riksdagen i syfte att förbättra kreditförsörjningen till främst bostadsbyggandet på landsbygd och i glesbygd öppnat möjligheter för stadshypoteksföreningarna att bevilja lån till företag utanför s. k. hälsovårdstättort. Vidare har riksdagen fattat beslut om särskilda gynnsamma fördjupningsregler för områden där underliggande kredit inte kan erhållas upp till statslånets nedre gräns.

Det ankommer på bostadsstyrelsen att bestämma vilka områden som skall beröras av särskilda fördjupningsregler. Landets skärgårdsområden har inte f. n. bedömts vara aktuella i detta sammanhang.

Jag vill också framhålla att kreditriskerna i samband med bostadsbyggandet i skärgårdsområdena i praktiken torde vara små. Jag anser att ansvariga länsorgan bör kunna ta upp hithörande frågor i förhandlingar med berörda kreditinstitut i likhet med vad som har skett i Stockholms län. Skulle problem med kreditförsörjning uppkomma i det enskilda fallet finns redan i dag möjligheter till individuell prövning.

I arbetet med plan- och byggnadsärenden som berör skärgårdsområdena bör eftersträvas att den nybebyggelse för permanent bosättning och sysselsättning som kommer till stånd blir av god standard. Dispensgivning och förenklade detaljplaner för åretombosättning bör vara medel som kan utnyttjas i detta syfte. Därvid måste göras en avvägning med hänsyn till behovet av att hushålla med tillgångar på oexploaterad mark och rimliga krav på sanitär standard och god miljö. Mycket beror därvid på tillämpningen i de enskilda fallen av de principer och standardkrav som planmyndigheterna bör beakta i sin verksamhet.

Man bör också eftersträva att begränsa den markanvändning för fritidsbebyggelse av traditionellt slag som dels hotar att ta i anspråk vidsträckta skärgårdsområden som bör bevaras orörda, dels medverkar till oskäligen markvärdestegring vilket bl. a. bidrar till svårigheterna att etablera arbetsställen i skärgården. Det finns därför anledning att främja försök att skapa sammanhängande områden för friluftsliv och rekreation samt för bevarandet av växt- och djurliv. Även skärgårdsjordbrukets markintressen måste beaktas. I detta sammanhang måste också beaktas de riktlinjer för hushållning med mark och vatten som riksdagen

gen har beslutat (prop. 1972: 111 bil. 2, CU 1972: 35, rskr 1972: 348).

I regeringens beslut våren 1975 med anledning av kommunernas program för genomförandet av den fysiska riksplaneringen understryks behovet av särskilda planeringsinsatser i de områden för vilka geografiska riktlinjer gäller. Regeringen har i samband med ställningstagande till programmen uttalat sig för att berörda kommuner inom de obrutna och högexploaterade kustområdena bör utföra en översiktlig planering och redovisa sina ställningstaganden på ett sätt som ger en översiktlig bild av avsedd markanvändning. I dessa kustområden bör stor hänsyn tas bl. a. till det rörliga friluftslivets och naturvårdens intressen och stor återhållsamhet iaktas med att tillåta ny fritidsbebyggelse. Programskedet har redovisats för riksdagen (prop. 1975/76: 1, CU 1975/76: 1, rskr 1975/76: 45).

Även för övriga kustområden i landet bör enligt regeringens beslut en översiktlig kommunal planering genomföras bl. a. som underlag för fortsatta bedömningar i fråga om behovet av särskilda markanvändningsreglerande åtgärder i kustzonerna för att bl. a. skydda kustområden som är värdefulla för friluftsliv och naturvård. I de riktlinjer som ges för planeringen av kusterna inbegrips samtliga skärgårdsområden.

Ett genomgående drag för landets olika skärgårdsområden är att de skär över kommungränser. Därför behövs vidgade kontakter mellan kommuner och ökat interkommunalt samarbete samt samarbete över länsgränser i planeringsfrågor. Angelägenheten av sådant samarbete har i flera fall betonats i regeringens beslut med anledning av kommunernas programarbete.

Skärgårdsområdena är också särskilt känsliga delar av landets kustområden. Flera verksamheter konkurrerar om en knapp marktillgång. En utveckling där aktiva åtgärder vidtas för att möjliggöra fortsatt permanentboende behöver inte stå i konflikt med de riktlinjer som har angetts i den fysiska riksplaneringen. Det blir dock av särskild vikt att beakta hur en sammanhållen fysisk och ekonomisk planering skall kunna genomföras i den regionala och kommunala planeringen. Sambandet mellan kust och övärld, balanseringen mellan utvecklingsintressen och andra intressen samt samordningen mellan flera kommuner får stor betydelse.

Härvid är det angeläget att berörda kommuner och landstingskommuner samverkar och samordnar sina åtgärder för skärgårdarna på ett sådant sätt att de tillsammans med de statliga insatserna kan genomföras planmässigt och härigenom få maximal effekt. Det bör vara en angelägen uppgift för berörda länsstyrelser att stödja en sådan samordning och biträda skärgårdskommunerna i den planering som behövs. På detta sätt bör förutsättningar kunna skapas för en samordnad aktiv politik till stöd för skärgårdarna.

Jag förordar att medel ställs till förfogande redan innevarande bud-

getår för denna planeringsverksamhet. I samråd med chefen för kommundepartementet förordar jag att medlen får utgå från fjortonde huvudtiteln förslagsanslag Länsstyrelserna. Medelsbehovet för innevarande budgetår beräknar jag till 0,5 milj. kr. Anslaget bör få överstridas med detta belopp.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de grunder för stöd till skärgårdsföretag som jag har förordat,
2. godkänna de grunder för stöd till båttrafik i skärgårdarna som jag har förordat,
3. godkänna de grunder för sysselsättningsstöd till företag i skärgårdarna som jag har förordat,
4. medge att för budgetåret 1975/76 statlig kreditgaranti för lån till skärgårdsföretag beviljas med sammanlagt högst 2 000 000 kr.,
5. medge att för budgetåret 1975/76 statsbidrag till skärgårdsföretag beviljas med sammanlagt högst 2 000 000 kr.,
6. medge att regeringen eller efter regeringens bemyndigande lantbruksstyrelsen får biträda ackord och eljest efterge statens rätt på grund av garantiåtagande för lån till skärgårdsföretag,
7. till *Stöd till skärgårdsföretag* på tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1975/76 under nionde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 2 000 000 kr.,
8. till *Särskilda stöddåtgärder i glesbygder* på tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1975/76 under elfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kr.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.