

# Motion till riksdagen

1989/90:A442

av Viola Furubjelke och Maj-Inger Klingvall

(båda s)

## Åtgärder för en levande skärgård

---

Vårt land har en unik tillgång i sina kust- och skärgårdsområden. Att hålla skärgården levande är viktigt både av regionalpolitiska och säkerhetspolitiska skäl, men det kan bara åstadkommas om man på olika sätt underlättar för människor att permanent bo och verka där. Utvecklingen är tyvärr inte särskilt positiv.

### Permanentboende

Allt fler skärgårdshemman övergår i utbors ägo och permanentboende omvandlas till fritidsboende. Den stora efterfrågan på sommarhus innebär att marknadspriserna pressas upp till helt orimliga summor vilket omöjliggör för många ortsbor och andra som tänkt sig permanentboende att köpa fastigheten. I flera Östgotakommuner är det s.k. utboägandet mycket stort.

Statsmakterna har uppmärksammat problemet. 1987 gjordes ändringar i lagen om kommunal förköpsrätt. I den fick sammanlagt 19 kommuner, de flesta på västkusten och i Stockholms skärgård, rätt att gå in och förköpa fastighet som man ansåg borde vara permanentbostad om en tilltänkt köpare tänkte använda det som fritidshus.

En utvärdering av verksamheten har visat att den dock inte hade avsedd effekt. I flera av kommunerna har omvandlingen från permanentboende till fritidsboende fortsatt i oförminskad takt. Ingen av Östergötlands skärgårdskommuner omfattas av denna lag. En ny proposition kommer att föreläggas riksdagen i maj.

Förslaget är f.n. ute på remiss hos vissa kommuner. Ett annat problem utgör de ökade kostnader som följer på de höga taxeringsvärden som dessa fastigheter åsätts med hänsyn till sin attraktivitet. Det är rimligt att skärgårdsfastigheter som bebos permanent särbehandlas i fastighetstaxeringen eller beskattning.

### Transporter

När riksdagen under våren 1988 fattade beslut om trafikpolitiken inför 90-talet (prop. 1987/88:50) så ställde man sig samtidigt bakom de fem trafikpolitiska mål som formulerades i propositionen. I ett av dessa fastslås att "Infrastrukturens och kommunikationernas har en närmast historisk roll som redskap för regionalpolitiken. Även fortsättningsvis bör transportsystemen ut-

formas så att det bidrar till att åstadkomma en balanserad befolkningsutveckling och tillgång till arbete, service och en god miljö i alla delar av landet.”

Mot. 1989/90  
A442

För en levande skärgård har detta särskilt stor relevans. Väl fungerande transporter har en avgörande betydelse för öbornas möjligheter att bo kvar och finna sin utkomst i skärgården.

För den som bor på en ö utan bro- eller färjeförbindelse kan transporterna vara både besvärliga och kostsamma. För att underlätta härvidlag kan kommuner och länsstyrelse med stöd av glesbygdsförordningens paragraf 37 utge transportstöd för vissa transporter. Detta får dock enligt samma förordningsparagraf 40 utbetalas bara i ett ”inledningsskede” i högst 3 år. Sådant transportstöd infördes 1980 för Östgötaskärgården. Stödet visade sig fylla ett stort behov och var till stor nytta för näringarna på öarna. Behovet kvarstod naturligtvis också efter 3 år och länsstyrelsen i Östergötland såg sig därför tvungen att på annat sätt självfinansiera hela transportstödet.

Denna 3-årsregel motverkar länsstyrelsens viktiga arbete för en levande skärgård och missgynnar skärgårdsborna. Därför bör glesbygdsförordningen ändras så att statligt transportstöd kan utgå utan denna begränsning. Det kan också ses utifrån ett rättviseperspektiv. Den öbo som har en fast färjeförbindelse eller en bro till sin ö har ju därigenom fått ett permanent statligt stöd för sina transporter. Också för att utjämna dessa skillnader bör transportstöd kunna utgå utan tidsbegränsning.

Den här frågan förutsattes av arbetsmarknadsutskottet i 1988/89:13 behandlas av regionalpolitiska kommittén i dess slutbetänkande SOU 1989:26. Kommittén har tyvärr inte tagit upp detta.

## Trygghet/säkerhet

Kustbevakningens sambandscentral i Gryt utgör en trygghetsfaktor för den bofasta befolkningen i östgötaskärgården. Genom den upprätthålls också vissa servicefunktioner som ligger utanför de rena kustbevakningsuppgifterna t.ex. sjuktransporter och brandbevakning. Sambandspersonalen känner skärgården och skärgårdsbefolkningen väl och denna lokalkännedom kan inte överskattas. Sambandscentralen är av utomordentligt stor betydelse för den bofasta skärgårdsbefolkningen, för båturisterna och för myndigheter. Därför beslöt riksdagen efter förslag från skatteutskottet 1986/87 att sambandscentralen skulle hållas öppen dygnet runt.

Berörda regionala och lokala myndigheter såsom länsstyrelsen, militären, brandvärnets, marina hemvärnets, skärgårdskommunerna stöder alla samfällt kravet på fortsatt oförändrad verksamhet vid sambandscentralen.

Kustbevakningskommittén har i SOU 1989:26 bl.a. utrett sambandscentralernas verksamhet. Kommittén skriver att man på nytt vill pröva regeringens beslut från 1986 och anför följande:

”Om man emellertid av andra skäl än de vi har att utreda vill behålla sambandscentralen i Gryt och anslå särskilda medel härför så kan centralen överta en stor del av fiskerirapporteringen. Kustbevakningen bör således i ett sådant fall även i fortsättningen vara huvudman för centralen i Gryt men också pröva möjligheten att tillföra uppgifter.” Sambandscentralen har re-

dan genom den regionala ledningens försorg tilldelats utökade arbetsuppgifter i form av datorbaserad verksamhetsstatistik för hela regionen, samt en del allmänna kontorsuppgifter som tidigare utfördes i Stockholm.

En försöksverksamhet har också startats i vilken sambandscentralen i Gryt ska utgöra beställningscentral för sjötaxitrafiken i hela Östergötland i samarbete med AB Östgötatrafik.

Den fiskerapportering som kommittén nämner avser s.k. aktiv och passivrapportering från alla utländska fiskefartyg som fiskar i svensk ekonomisk zon i Östersjön. Enbart detta är ett mycket omfattande arbete som i sig motiverar fortsatt drift av sambandscentralen.

De utökade arbetsuppgifter som redan tillförts centralen i Gryt samt eventuellt tillkommande, resulterar i en personalbesparing vid de regionala huvudorterna. Att centralen i Gryt dessutom sköter delar av kustbevakningens sambandstjänst och utgör en serviceinstans i skärgården får man så att säga på köpet. En avgörande drivkraft bakom dessa konstruktiva effektiviseringsförslag har varit personalens och länsmyndigheternas absoluta övertygelse att sambandscentralen måste få fortsätta sin viktiga verksamhet till nytta för skärgårdsbefolkningen, båt turisterna och den militära säkerheten i skärgården från Landsort till Västervik.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökade kostnader för permanentboende i skärgården på grund av fastighetstaxeringen.<sup>1</sup>]

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i glesbygdsförordningen att statligt bidrag kan utgå till transportstöd i skärgården utan den begränsande 3-årsregeln.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sambandscentralen i Gryt även fortsättningsvis skall vara dygnet-runt-bemannad.<sup>2</sup>]

Stockholm den 25 januari 1990

*Viola Furubjelke (s)*

*Maj-Inger Klingvall (s)*

<sup>1</sup> 1989/90:Sk410

<sup>2</sup> 1989/90:Fö716