

SVERIGES KUST OCH SKÄRGÅRDAR  
- en faktasamling om boende, arbete,  
service och kommunikationer

3



# 11 UTBILDNING

## 11.1 TILLGÅNG TILL GRUNDSKOLOR

I skärgårdsområdena är mått som anger avstånd i mil eller km inte helt relevanta. Där är istället mått som anger om skola finns på den egna ön mer talande. Glesbygdverket har därför kartlagt i vilken utsträckning skärgårdsbefolkningen i olika områden har skolor med årskurserna 1-6 på sin egen ö. Totalbefolkningen har utgjort utgångspunkt för beräkningen.

TABELL 16. ANTAL OCH ANDEL BEFOLKNING ÅR 2002 PÅ ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE SOM HAR SKOLOR MED ÅRSKURSERNA 1-6 <sup>1</sup>

Skärgårdsregion	Antal öar med bef	Totalbef	Med skola		
			Befolkn	Antal öar	Andel bef
Norrlandskusten	80	593	83	1	14%
Stockholm-Uppsala Södermanland	267	8 189	4 949	12	60%
Östergötland-Kalmar	82	571	0	0	0%
Blekinge-Skåne	21	1 020	839	2	82%
Västkusten	80	19 310	17 592	18	91%
Insjööarna	46	2 202	761	1	35%
<b>Totalt</b>	<b>576</b>	<b>31 885</b>	<b>24 224</b>	<b>34</b>	<b>76%</b>

Med befolkning avses folkbokförd befolkning

Totalt sett saknar cirka 24 procent av totalbefolkningen skola på den egna ön. Störst andel befolkning med skola på den egna ön finns i skärgårdsregionerna *Blekinge-Skåne* och *Västkusten*. I dessa regioner har 82 procent respektive 91 procent av totalbefolkningen tillgång till skola på den egna ön. I regionen *Östergötland-Kalmar* saknas helt skolor på öarna. Förändringarna sedan året innan är endast marginella. I regionerna *Norrlandskusten* och *Insjööarna* har det skett en minskning på cirka 1 procentenhet men det rör sig om små absoluta tal.

Ser man däremot till antalet av totalbefolkningen som saknar skola på den egna ön återfinns de flesta i regionen *Stockholm-Uppsala-Södermanland* följt av regionen *Västkusten*. I dessa regioner är också den allra största delen av befolkningen bosatta i mer tätortsnära skärgård med relativt goda pendlingsmöjligheter till skola och arbete. I andra delar av skärgården där öarna ligger på längre avstånd från fastlandet är pendlingsmöjligheterna däremot oftast betydligt sämre. Långa avstånd i kombination med dåliga kommunikationer, speciellt vintertid, gör att skoldagarna för många elever blir väldigt långa. För många elever bosatta på framförallt öarna i skärgårdsregionerna *Östergötland-Kalmar* och *Norrlandskusten* saknas över huvud taget möjligheter till dagspendling och dessa elever måste därför inackorderas på fastlandet under veckorna.

Skärgårdsskolorna utgör en särskild resurs av stor betydelse för både barnfamiljernas boendemiljö och för de små samhällenas möjlighet till utveckling. Skolorna har ofta karaktären av lokala resurscentrum genom dess förankring i bygden och dess socialt sammanhållande funktion. Skolan är ofta en samlingspunkt i byn som också utnyttjas för en rad andra ändamål på kvällar och helger. Den stora betydelse som skolorna har framkommer i olika sammanhang där skolorna ofta lyfts fram som viktigare än många andra serviceslag för bl.a. inflyttning till gles- och landsbygder. Det starka engagemang som nedläggningshot skapar visar också på hur stor vikt skolan tillmäts.

<sup>1</sup> Även skolor som inte har samtliga årskurser 1-6 finns med i denna sammanställning.

Glesbygdsverket redovisade redan i utredningen ”Service i gles- och landsbygd, 1997” utvecklingen av antalet grundskolor mellan åren 1990 och 1995. Risken för en relativt omfattande nedläggning av skolor i gles- och landsbygder bedömdes då som stor. Bedömningen grundade sig dels på antalet små skolor (skolor med högst 50 elever), dels på en enkät till landets kommuner.

Under de senaste åren har diskussioner om nedläggningar av skolor förekommit i många kommuner runt om i landet. Det tycks dessutom som om antalet kommuner som nu på allvar tvingats börja fundera kring dessa frågor ökat under det senaste året. Bakgrunden till detta är naturligtvis de fortsatt låga födelsetalen i kombination med kommunernas ansträngda ekonomi, som innebär att många kommuner i allt större utsträckning också behöver se över skolans organisation. Till de små skolornas nackdel anförs ofta högre kostnader per elev.

I det kommunala skatteutjämnningssystemet ingår grundskolan som en av flera parametrar. Systemet innebär att statsbidragets storlek är relaterat till de strukturella merkostnader en kommun kan ha för att bedriva sin skolverksamhet. Beräkningsmodellen tar hänsyn till andelen barn i åldrarna 7-15 år, andelen barn med utomnordiskt eller finländskt medborgarskap och barnens geografiska fördelning inom kommunen. Den sistnämnda komponenten är till för att ge kompensation för de merkostnader som är förknippade med att bedriva skolverksamhet i en gles bebyggelsestruktur. Beräkningsmodellen för detta utgår från att ingen elev i låg- och mellanstadiet ska ha längre än 30 kilometer till skolan och att ingen elev i högstadiet ska ha längre än 50 kilometer. Modellen gör en teoretisk fördelning av skolor, men tar bort de låg- och mellanstadieskolor som får färre än 7 elever och de högstadieskolor som får färre än 20 elever. Det innebär i praktiken att vissa barn också i modellen får längre skolväg än ovan angivet. Modellen räknar således ut hur många skolor som teoretiskt skulle behöva finnas i varje kommun för att erbjuda en tillgänglighet enligt ovan angivna tal. Kommunerna får i utjämnningssystemet kompensation för att bedriva verksamhet vid de små skolor som krävs. Statsbidraget ger dock inte kommunerna något incitament för att verkligen driva verksamhet vid små skolor. Kommunerna får nämligen samma kompensation även om de bedriver sitt skolväsende med färre skolor och längre avstånd för eleverna.

Den befolkningsstruktur som finns i många skärgårdsområden, med relativt sett få barn i förskoleåldern, gör att elevunderlagen sannolikt kommer att fortsätta att minska på många håll under de närmaste åren. Frågan om fortsatta skolnedläggningar kommer därför med största sannolikhet att vara aktuell på många håll även under kommande år. Samtidigt sker, som tidigare beskrivits, en inflyttning av barnfamiljer till många gles- och landsbygder. För att förstärka denna trend är det viktigt att kunna erbjuda bra skolor inom rimliga avstånd. Att finna former för detta i områden med svagt elevunderlag kommer att vara en av de stora utmaningarna för många kommuner i landet de närmaste åren.

I många skärgårdsområden finns inga alternativ till drift av egna skolor på öarna även om elevunderlaget är litet. Avstånden till närmaste skola på annan ö eller på fastlandet är ofta så stort, eller kommunikationerna så bristfälliga, att pendling inte är möjlig. För de yngsta barnen är inackordering på annan ort inte heller något alternativ. Detta gör att dessa skolor måste hitta former och lösningar för drift och organisation som är anpassade till lokala förhållanden. Det måste ske med bibehållen god kvalitet i undervisningen samtidigt som också kraven på kostnadseffektivitet efterföljs. Uppgifterna för skolorna och hur skolorna och undervisningen drivs kan förändras, vidgas och bli mer flexibla. Modern IT-teknik medför att olika former av distansutbildning kan prövas för både barn, ungdom och vuxna. Skärgårdsskolorna kan i ett utvecklingsperspektiv öka karaktären av resurs- och kompetenscentrum för öarnas utveckling. För att öka attraktiviteten för potentiella inflyttare, men också för att möjliggöra för befintliga barnfamiljer att kunna bo kvar, är skolorna av oerhört stor betydelse.

Inom ramen för både strukturfondsprogrammet Mål 2 Öarna och gemenskapsinitiativet Leader+ finns möjligheter att stödja projekt som syftar till att utveckla nya lösningar och testa nya idéer för organisation och undervisning i bl.a. skärgårdsskolor. Under föregående programperiod genomfördes inom Mål 5b Skärgården flera utbildningsprojekt riktade mot öarnas befolkning, där skärgårdsskolorna med hjälp av modern teknik kunde fungera som lokala utvecklingscentra. Ett exempel på projekt som för närvarande genomförs inom området Kustlandet i Leader+ är projektet ”Ramprojekt skolungdomar”. Projektet syftar till att komplettera skolans ordinarie undervisning med aktiviteter som är kopplade till Kustlandets natur- och kulturvärden. Tillskottet av resurser ska resultera i att landsbygdsskolornas fördelar blir tydliga också i landsbygdens omvärld. SRF, Skärgårdarnas Riksförbund, har också planer på att utvidga projektet till även andra kustområden.

## 11.2 TILLGÅNG TILL HÖGRE UTBILDNING

### 11.2.1 Inledning

Kunskap och kompetensfrågor betonas i många sammanhang som betydelsefulla för regional utveckling och tillväxt. I skärgårdsområdena har frågor om kompetens och utbildningsbehov en särskild karaktär. De lokala arbetsmarknaderna fungerar på olika sätt i olika skärgårdsområden bland annat p. g. a. graden av fastlandsförbindelse och därmed omgivande arbetsmarknad. Följande avsnitt ska ses som ett bidrag till fortsatta diskussioner om kompetensbehov, förutsättningar för och tillgängligheten till vuxenutbildning i de skärgårdsområden som har öar utan fast landförbindelse.

### 11.2.2 Livslångt lärande, formellt och informellt lärande

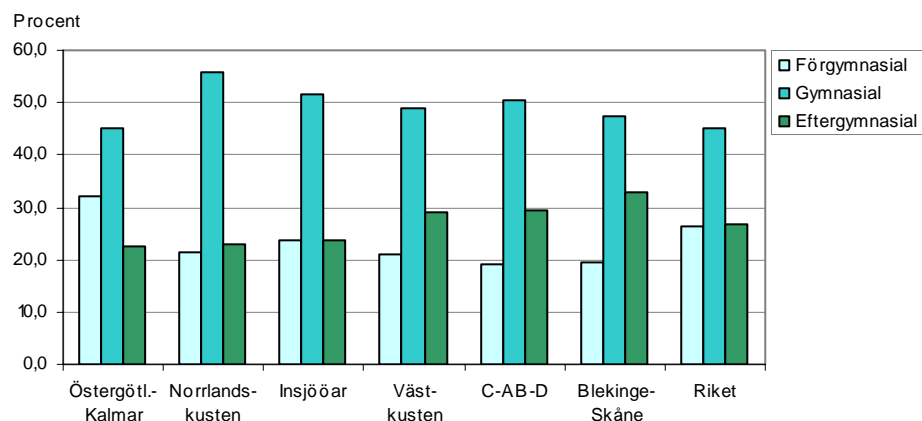
Det formella utbildningssystemet och det informella lärandet brukar tillsammans kallas det livslånga lärandet. Lärandet likställs inte längre med undervisning i formella utbildningssystem, utan individens lärandepotential och möjligheter till utveckling placeras mer i fokus. Lärandet är för varje människa en livslång process som pågår hela tiden och som på olika sätt bidrar till utvecklingen, såväl på det personliga, som på det samhälleliga planet. I den bemärkelsen har utbildningssystemet inte minst betydelse för den demokratiska utvecklingen.

Möjligheterna till lärande utanför det formella skolväsendet, exempelvis i arbetslivet, vardagen i föreningsliv, kursverksamhet av olika slag, folkhögskolor och studieförbund etc. är mycket viktiga delar av det livslånga lärandet, inte minst för människor i glesbygds- eller skärgårdsmiljö. Kunskap och kompetens inom exempelvis de marina näringarna är stor i de skärgårdsområden där sådan näring är betydande. Men kraven på dokumenterad kompetens ökar liksom nivån på kompetenserna. Behoven behöver analyseras ytterligare och det behövs en samverkan mellan berörda kommuner och övriga aktörer kring utbildningsfrågorna.

## 11.3 UTBILDNINGSNIVÅER PÅ ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE

Utbildningsnivåerna i befolkningsgruppen 20-64 år på öar utan fast landförbindelse varierar mellan de olika skärgårdsområdena. Regionerna *Blekinge-Skåne*, *Västkusten* och *Stockholm-Uppsala-Södermanland* har de högsta andelarna med eftergymnasial utbildning (här avses högskole- eller universitetsnivåer). Dessa andelar ligger även över genomsnittet för riket. Det bör nämnas i sammanhanget att regionen *Blekinge-Skåne* har en förhållandevis liten öbefolkning med drygt 1 000 personer. Det är *Västkusten* och regionen *Stockholm-Uppsala-Södermanland* som har de stora befolkningsvolymerna. Här bor 86 procent av landets totala skärgårdsbefolkning på nästan 32 000 personer. Särskilt *Västkusten* men även *Stockholm-Uppsala-Södermanland* har också en stor del av befolkningen boende inom möjligt pendlingsavstånd från stora arbetsmarknader, vilket naturligtvis påverkar bilden (76 respektive 28 procent av befolkningen).

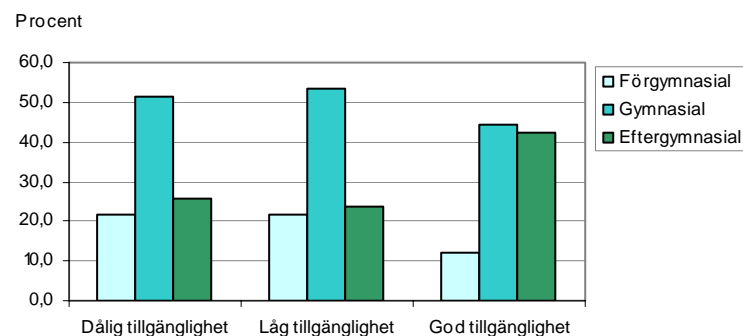
FIG 6. HÖGSTA UTBILDNINGSNIVÅ I BEFOLKNINGEN 20-64 ÅR PÅ ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE. PROCENT.



Regionen *Östergötland-Kalmar* har en avsevärt högre andel av befolkningen med låg utbildningsnivå än de övriga regionerna. Samtidigt är andelen högutbildade låg, något som även gäller regionerna *Norrlandskusten* och *Insjööarna*. *Östergötland-Kalmar* och *Norrlandskusten* har förhållandevis många äldre, vilket är en faktor som bidrar till detta.

Nedan redovisas två diagram över utbildningsnivån i *Stockholm-Uppsala-Södermanland* respektive på *Västkusten*. Här delas regionerna in efter hur god tillgänglighet öarna har till fastlandet. I *Stockholm-Uppsala-Södermanlands* –regionen är utbildningsnivåerna mycket höga på öar med god tillgänglighet.

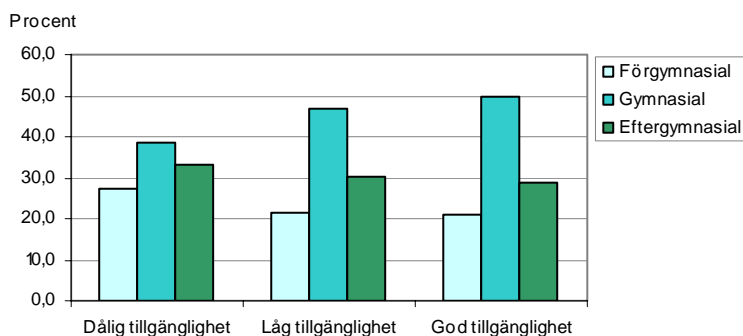
FIG 7. HÖGSTA UTBILDNINGSNIVÅ I BEFOLKNINGEN 20-64 ÅR PÅ ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE. STOCKHOLM-UPPSALA-SÖDERMANLAND. PROCENT.



För definitioner: Se kapitel 3

På *Västkusten* har öar med dålig tillgänglighet både hög andel högutbildade och en hög andel lågutbildade (Fig 8).

FIG 8. HÖGSTA UTBILDNINGSNIVÅ I BEFOLKNINGEN 20-64 ÅR PÅ ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE. VÄSTKUSTEN. PROCENT.



Kvinnor har högre utbildningsnivå än män. Detta gäller så väl i skärgården som i riket i stort. Bryter man ner på skärgårdsregionnivå, så bryter regionen *Blekinge-Skåne* av från detta mönster.

### 11.3.1 Utvecklingsarbete och projekt

Avsikten med detta avsnitt är att beskriva några olika projekt inom utbildning och skärgård. Hur ser förutsättningarna ut för kompetensutveckling och kompetensförsörjning för befolkningen på öar utan fast landförbindelse?

Om vi tittar bakåt till föregående strukturfondsprogram Mål 5B Skärgård, åtgärd 3.3

”Kompetensutveckling, distansutbildning och forskning” fördelades nästan 3,5 miljoner till 11 projekt. Ytterligare andra projekt hade inslag av kompetensutveckling. Enligt den slutgiltiga utvärderingen kan en stor del av de projekt som har inslag av något slags lärandeaktivitet (19 av 30) klassificeras som förnyelseinriktade, eller inriktade mot strukturomvandling. Lika många kan anses som innovativa när det gäller metoder och genomförande. Härvid påpekas att stora delar av den struktur som finns på fastlandet saknas i skärgården. I utvärderingen konstateras att åtta av projekten istället hade en mer produktionsinriktad karaktär, dvs. mer inriktade på att förfina, förstärka, underhålla eller tillvarata kompetens.

Inom ramen för strukturfondsprogrammet Mål 2 Öarna, som löper under åren 2000-2006, har hittills två ”utbildningsprojekt” beviljats medel om totalt ca. en miljon kronor. (I denna summering ingår alltså inte de utbildningsprojekt som bedrivs på Gotland.) De två aktuella projekten syftar till att klarlägga och tillgodose fiskerinäringens utbildningsbehov. Ett tredje projekt som också handlar om kompetensutveckling (och affärsrådgivning) har fått medel ur åtgärden ”lokal mobilisering”.

ESF-rådet<sup>2</sup> har beviljat tre s.k. EU-lotsar i Stockholms skärgård projektmedel till ett omfattande kompetensutvecklingsprojekt för skärgårdsföretagare. Under våren 2003 gjordes behovsanalyser bland sjuttioalet skärgårdsföretagare. Under höst och vinter planeras utbildningar att genomföras.

Insatsområde 2, ”Utveckling av mänskliga resurser”, har som huvudsyfte att höja utbildningsnivån och stärka kompetensen i näringslivet. Inom ramen för programmet kan man bland annat stödja kartläggningar och behovsanalyser, utveckling av kunskapscentra, samverkan mellan olika aktörer samt framför allt utveckla, dock inte *bedriva*, utbildningar. Det är bl.a. därför relativt få utbildningsprojekt inom strukturfondsprogrammet Mål 2 Öarna (hösten

<sup>2</sup> Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige (ESF-rådet) driver Europeiska socialfondens program i Sverige.

2003), något som delvis kan förklaras av programmets konstruktion. I skärgårdsområdena finns mycket få aktörer som exempelvis kan utveckla utbildningar, vilket har resulterat i en svag tillströmning av ansökningar till programmet. Inte heller i övrigt förekommer utbildnings- och kompetensutvecklingsprojekt i någon större omfattning inom skärgårdsområdena. Men enskilda individer, företag och kommuner har naturligtvis behov av utbildning. Det finns därför anledning att arbeta vidare med analyser av utbildningsbehov och efterfrågan och former för hur denna ska kunna kanaliseras.

Strukturfondsdelegationen har föreslagit att utbildningsåtgärden utvidgas till att omfatta även möjligheten att bedriva utbildningar (beslut i övervakningskommittén, nov –03).

Det nu påbörjade arbetet, där EU-lotsarna gör behovsinventeringar, bör följas. Men det kan också vara så att det finns brister i den utbildningsinfrastruktur som skulle kunna stödja efterfrågan och genomförande av utbildning i dessa områden. Ytterligare uppföljningar behöver göras för att utröna om så är fallet och i så fall varför. Vilka erfarenheter har man gjort och vilka resultat har uppnåtts i de projekt som ändå har bedrivits?

Det finns intressanta verksamheter i Norge och Finland som bör finnas med i det fortsatta arbetet. I Finnsnäs i Tromsø Fylke i Nordnorge bedrivs sedan 1996 verksamhet vid studiecentra. Projektet tillkom för att erbjuda utbildning på högre nivå i ett geografiskt område som saknade högskola. I rapporten ”Vilkår for et regionalt utdanningsløft”<sup>3</sup> redovisas verksamheten som bedrivits i Finnsnäs och vilken betydelse den kan ha haft för människor och utveckling i området. För fortsatt problematisering kring utbildning i skärgård är det bland annat intressant att se hur projektet redan i starten betonade kopplingen mellan kompetens och det kulturella sammanhang den ska ingå i.

I Åbo finns Åbo Akademi där fortbildningscentraler bland annat erbjuder distansutbildning. Ett exempel på virtuell utbildning som bland annat riktar sig till skärgårdsbefolkningen är skärgårdsnatur och skärgårdskunskap (den senare under planering) om vardera 5 p. Det finns ett intresse från Åbo Akademi om vidare utbyte i dessa frågor.

Utbildningsformerna och innehållet måste anpassas till skärgårdsbefolkningens olika intressen och förutsättningar. Hur ska utbildningarnas innehåll möta efterfrågan och behov, exempelvis kopplat till nya formella krav inom den marina näringen. Hur ser matchningsproblematiken ut i övrigt på arbetsmarknaden, exempelvis inom vård, skola och omsorg? Hur ska tillgänglighet till utbildningar i skärgårdsområden öka?

Som framgår av faktaavsnittet finns stora skillnader i utbildningsmönster mellan de olika skärgårdsområdena. Regionerna *Blekinge-Skåne*, *Västkusten* och *Stockholm-Uppsala-Södermanland* har de högsta andelarna med eftergymnasial utbildning. Utbildningsnivåerna är på ett sätt en spegling av näringslivets sammansättning och, i synnerhet när det gäller skärgårdsområdena, pendlingsmöjligheter till större arbetsmarknadsområden.

Det tycks idag inte finnas en tillräcklig (och fungerande) infrastruktur för att arbeta med utbildningsfrågor utifrån skärgårdens och öarnas specifika förutsättningar. En viktig del i detta är att finna former för hur behoven och efterfrågan ska fångas upp och formuleras så att de kan föras fram till utbildningsanordnarna och genomföras. En annan del är hur det som brukar kallas arenor för lärande ska skapas i skärgårdsmiljöer. Den verksamhet som växer fram i form

---

<sup>3</sup> G Grepperud och T Thomsen, (2001). Vilkår for et regionalt utdanningsløft, *Universitetet i Tromsø*.



av lärcentra som mötesplats, mäklare och motor för utbildning och lokal utveckling, är därför ur ett skärgårdsperspektiv synnerligen intressant att följa.

## 12 SERVICE

### 12.1 INLEDNING

Det finns stora variationer mellan olika skärgårdsområden både avseende utbud och behov av service. Behoven av insatser är störst i de delar av skärgården där öarna helt saknar dagliga kommunikationsmöjligheter eller har dagliga kommunikationer men med låg turtäthet och långa restider till service och arbetsmarknad på fastlandet. I dessa områden finns det ofta stora brister i grundservicen. I dessa skärgårdar handlar det oftast om att lokalt kunna lösa behoven eller att utnyttja det utbud av service som finns på närliggande öar och i samhällen på fastlandet. I den mer tätortsnära skärgården, framförallt i Göteborgs och Stockholms skärgårdar, är befolkningsunderlaget oftast tillräckligt för att upprätthålla service i form av både post och butik på öarna. Närheten till fastlandet gör också att behoven av service ofta kan tillgodoses där. En tabell som visar tillgång till butiker, grundskola, apotek, post- och kassaservice finns som *bilaga 3*.

### 12.2 TILLGÅNG TILL DAGLIGVARUBUTIK

I skärgårdsområdena är mått som anger avstånd i mil eller km inte helt relevanta. Där är istället mått som anger om butik finns på den egna ön mer talande. Glesbygdverket har därför kartlagt i vilken utsträckning skärgårdsbefolkningen i olika områden har tillgång till butik och annan service på sin egen ö.

TABELL 17. ANTAL OCH ANDEL BEFOLKNING SOM HAR BUTIK PÅ SIN EGEN Ö ÅR 2002

Skärgårdsregion	Antal öar med bef	Totalbef	Med butik på ön		
			Befolkn	Antal öar	Andel bef
Norrlandskusten	80	593	134	2	23%
Stockholm-Uppsala-Södermanland	267	8 189	5 391	19	66%
Östergötland-Kalmar	82	571	0	0	0%
Blekinge-Skåne	21	1 020	839	2	82%
Västkusten	80	19 310	18 001	21	93%
Insjööarna	46	2 202	1 451	2	66%
<b>Totalt</b>	<b>576</b>	<b>31 885</b>	<b>25 816</b>	<b>46</b>	<b>81%</b>

Avser öar utan fast landförbindelse. Med befolkning avses folkbokförd befolkning.

Den totala bofasta befolkningen på öar utan fast landförbindelse uppgår till knappt 32 000 personer. Ca. 81 procent av dessa hade år 2002 tillgång till åretruntbutik på sin egen ö. Skillnaden är dock stor mellan olika skärgårdsområden. Det beror till stor del på de olika områdenas skilda befolkningsstrukturer där det främst är den mer spridda befolkningen i Östergötlands- och Kalmar skärgårdar, längs Norrlandkusten och i Sörmlands skärgårdar som inte har tillgång till butik på den egna ön. Öarna på västkusten och i vissa delar av Stockholms skärgård har i de flesta fall en betydligt större befolkning som ger ett bättre underlag för butiker och annan service.

### 12.3 TILLGÅNG TILL POST- OCH KASSASERVICE<sup>4</sup>

På samma sätt som för butikerna har Glesbygdverket kartlagt i vilken utsträckning skärgårdsbefolkningen i olika områden har tillgång till post- och kassaservice på sin egen ö. Kartläggningen omfattar såväl de serviceställen som erbjuder postservice, som de som erbjuder kassaservice.

<sup>4</sup> Postkontor kommer efterhand som Posten AB genomför sin förändrade organisation att försvinna som begrepp/namn och ersättas av Svensk Kassaservice där Posten AB driver kassaservicetjänster i egen regi och partners där andra entreprenörer utför kassatjänster på uppdrag av Posten AB.

TABELL 18. ANTAL OCH ANDEL BEFOLKNING SOM HAR SERVICESTÄLLE  
MED KASSASERVICE PÅ SIN EGEN Ö ÅR 2003

Skärgårdsregion	Antal öar med bef	Totalbef	Med kassaservice		
			Befolkn	Antal öar	Andel bef
Norrlandskusten	80	593	0	0	0%
Stockholm-Uppsala-Södermanland	267	8 189	2 440	9	30%
Östergötland-Kalmar	82	571	0	0	0%
Blekinge-Skåne	21	1 020	477	1	47%
Västkusten	80	19 310	8 104	9	42%
Insjöarna	46	2 202	761	1	35%
<b>Totalt</b>	<b>576</b>	<b>31 885</b>	<b>11 782</b>	<b>20</b>	<b>37%</b>

Avser öar utan fast landförbindelse. Med befolkning avses folkbokförd befolkning.

TABELL 19. ANTAL OCH ANDEL BEFOLKNING SOM HAR PAKET-/  
BREVSERVICE PÅ SIN Ö 2003

Skärgårdsregion	Antal öar med bef	Totalbef	Med paket/brevservice		
			Befolkn	Antal öar	Andel bef
Norrlandskusten	80	593	0	0	0%
Stockholm-Uppsala-Södermanland	267	8 189	2 328	8	28%
Östergötland-Kalmar	82	571	0	0	0%
Blekinge-Skåne	21	1 020	477	1	47%
Västkusten	80	19 310	15 515	14	80%
Insjöarna	46	2 202	761	1	35%
<b>Totalt</b>	<b>576</b>	<b>31 885</b>	<b>19 081</b>	<b>24</b>	<b>60%</b>

Avser öar utan fast landförbindelse. Med befolkning avses folkbokförd befolkning.

Ovanstående tabeller visar att tillgängligheten till post- och kassaservice genomgående är sämre än tillgängligheten till dagligvarubutiker. Totalt har ca. 60 procent av den bofasta befolkningen tillgång till postservice (brev- och paketservice vid ett fast serviceställe) på sin egen ö, medan endast 37 procent har tillgång till kassaservice. På öarna i Östergötlands och Kalmar läns skärgårdar och på öarna längs Norrlandskusten saknas servicen helt i form av fasta kontor. Längs västkusten, som även i detta avseende har den bästa tillgängligheten, har ca. 80 procent av befolkningen tillgång till postservice och 42 procent tillgång till kassaservice på den egna ön.

Posten AB genomförde under åren 2001 och 2002 stora förändringar, med ett till stora delar helt nytt servicenät. I landet som helhet har antalet ställen där det går att uträtta vardagliga postärenden ökat i och med det nya servicenätet och på många ställen har öppettiderna förbättrats för kunderna genom att servicen numera ges på entreprenad i vanliga affärer och kiosker. Antalet serviceställen för kassatjänst har däremot minskat. Trots att de flesta numera gör sina betalningar via post- eller bankgiro eller via Internet, så är tillgången till utbildad personal som kan vara behjälplig i betalningsärenden fortfarande viktig för många. Regeringen beslutade i oktober 2003 att tillsätta en utredning med uppdrag att utreda ny reglering av postverksamhet, samt behovet av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen. Utredningens förslag ska presenteras senast den 1 november 2004.

Lantbrevbärarna erbjuder också kassaservice utöver brev- och paketservicen. Denna service kan för många innebära en mycket hög grad av servicetillgänglighet, då tjänsten lämnas vid bostaden och ingen restid behövs. För andra innebär dock denna serviceform en lägre grad av service, eftersom man måste passa en viss tid och inte själv kan styra när man vill ha tjänsten utförd. Bland andra har företrädare för skärgårdsborna särskilt tryckt på vikten av ett väl utbyggt nät av

postkontor på öarna. Att med båt passa en lantbrevbärartur på närmaste större ö innebär stora olägenheter.

Möjligheten att göra kontantuttag kan teoretiskt sett tillgodoses via automater. Det finns dock mycket sällan automater i områden som saknar bemannad kassafunktion. För många småföretagare är tillgången till en kassafunktion som kan ta emot kontanta medel också viktig. Ett problem som dykt upp under senare år är de avgifter för dagskassahantering som Posten AB tar ut. För många små butiker och andra serviceföretag är marginalerna ofta så små att dessa extrakostnader riskerar företagets fortsatta existens. Samtidigt finns det i de allra flesta fall inga alternativ att utnyttja.

#### 12.4 LÄKEMEDELSFÖRSÖRJNING

Glesbygdverket har också kartlagt tillgången till läkemedelsförsörjning i skärgårdsområdena. I tabell 15 nedan redovisas hur stor del av befolkningen som har apotek eller apoteksombud på sin egen ö år 2001. (Nyare statistik än från år 2001 saknas men förändringarna är troligen små).

TABELL 20. ANTAL OCH ANDEL BEFOLKNING SOM HAR APOTEK ELLER APOTEKSOMBUD PÅ SIN EGEN Ö ÅR 2001

Skärgårdsregion	Antal öar med bef	Totalbef	Med apotek/ombud		
			Befolkn	Antal öar	Andel bef
Norrlandskusten	80	596	141	2	24%
Stockholm-Uppsala-Södermanland	267	8 055	3 380	11	42%
Östergötland-Kalmar	82	539	0	0	0%
Blekinge-Skåne	21	1 006	835	2	83%
Västkusten	80	19 214	16 189	18	84%
Insjööarna	46	1 935	804	1	42%
<b>Totalt</b>	<b>576</b>	<b>31 345</b>	<b>21 349</b>	<b>34</b>	<b>68%</b>

Avser öar utan fast landförbindelse. Med befolkning avses folkbokförd befolkning.

Totalt sett har ca. 68 % av den bofasta befolkningen tillgång till apotek eller apoteksombud på den egna ön. Även här saknas denna service helt och hållet i Östergötlands och Kalmar läns skärgårdar. På öarna längs *Norrlandskusten*, på *Insjööarna* och i delar av *Stockholm-Uppsala och Södermanlands* skärgårdar är tillgången också låg, betydligt under 50 %. På öarna längs *Västkusten* och i *Blekinge-Skåne* har drygt 80 procent av totalbefolkningen tillgång till apoteksservice på den egna ön.

#### 12.5 TILLGÅNG TILL VÅRD OCH OMSORG

I kartläggningen av vårdcentralerna ingår endast de vårdcentraler som har öppethållande måndag till fredag året om. Tre öar har vårdcentraler med både distriktsläkare och distriktssköterska och dessa tider för öppethållande. Det är Styrso, Öckerö och Marstrand, alla i regionen *Västkusten*.

På många öar finns däremot filialmottagningar som är öppna vissa tider. Vissa öar betjänas under vissa tider av distriktssköterska och distriktsläkare med placering på andra öar. Under framförallt sommarmånaderna finns det på många öar en utökad sjukvårdsservice.

Närhet till väl fungerande äldreomsorg är naturligtvis viktig bl.a. ur trygghetssynpunkt och för att underlätta generationsväxlingar. På flera platser i skärgården har man hittat driftlösningar för äldreomsorgen som skulle kunna utgöra exempel för andra. På många håll finns det också behov av särskilda hyresbostäder för både äldre och yngre människor. I avsnittet om boende och planering ges exempel på hur man på olika platser i skärgården hittat lösningar på dessa problem.

## 12.6 HOT OCH MÖJLIGHETER

Trots att köptroheten på öar med långa avstånd till fastlandet ofta är väldigt hög, hotas många livsmedelsbutiker av nedläggning p.g.a. låg lönsamhet. Få fastboende genererar låg omsättning vilket i sin tur medför högre inköpspriser och kostnader för butikerna. Fraktkostnader för båtar, omlastning och lokala transporter höjer konsumentpriserna till nivåer som inte är konkurrenskraftiga, vilket i sin tur motverkar köptroheten. Svårigheter att få leveranser från de stora varudistributörerna kan vara ett ytterligare problem. Sommarförsäljning av säsongartiklar av utomstående bidrar också till utslagningen av landsbygdsbutikerna, men samtidigt är många butiker beroende av den omsättningsökning som sommarturismen innebär.

Närhet till skolor, affärer, barn- och äldreomsorg m.m. är en viktig förutsättning för utveckling av näringslivet och innebär i sig en bas för lokal sysselsättning. För dem som har sin arbetsplats på samma ö som de är bosatta, är det oförenligt att behöva resa långa sträckor med låg turtäthet för exempelvis barnomsorg och inköp.

Utbyggd lokalt anpassad service och utbyggda kommunikationer med goda pendlingsmöjligheter kan vara sätt att skapa förutsättningar för att behålla befolkningen och för att motivera andra att flytta till dessa delar av skärgården. Ett nät av broar, vägbankar eller täta färjeförbindelser som binder samman öar kan som på Åland och i den finländska skärgården skapa ett befolkningsunderlag som ger ekonomiska förutsättningar att tillgodose de behov som finns.

## 12.7 LOKAL SERVICE BIDRAR TILL ATT LÖSA LOKALA PROBLEM

Genom att förändra servicens organisation och uppbyggnad till lokalsamhällets förutsättningar kan en del av servicebehoven lösas utan att kvaliteten åsidosätts. På en del öar finns exempel på servicelösningar som utvecklats och anpassats till lokala förutsättningar och behov. När indragningar i serviceutbudet blivit aktuella, eller viktiga funktioner saknats har ofta situationen medfört att nya, kreativa och lokalt förankrade lösningar kommit fram. Olika pilotprojekt kring samordning av lokal service eller kombinationslösningar för samverkan mellan den offentliga och kommersiella servicen kan utgöra förebilder för integrerade former av lokal service.

I Österåker i Södermanlands län har på försök ett projekt med "Lanthandelscenter" påbörjats. I projektet kan beställning av varor göras från butiken i tätorten via Internet eller fax. Varorna samtransporteras sedan en till två gånger per dag till ett gemensamt utlämningsställe. Lokalerna är utrustade med kylar och frysar och plats för torra varor. Kunderna kan där hämta sina varor och betala med betalkort. Lokalen är bemannad så att ovana kunder kan få hjälp, både med beställning och med betalning. Utlämningsstället är attraktivt med annan service så som post-, spel-, apoteks- och systembolagsombud samt kommunal service. I både Österåker och Malexander finns även servering. Erfarenheterna av projektet bör kunna tas tillvara även i skärgårdarna.

Inom strukturfondsprogrammet Mål 2 Öarna finns medel avsatta för att genom lokalt anpassade servicelösningar hitta vägar som kan förbättra den samhälleliga och kommersiella servicen för att underlätta och stimulera åretruntboende. Även inom ramen för det tidigare programmet Mål 5b Skärgården genomfördes ett antal projekt för förbättrad service.

### 12.7.1 Lokala utvecklingsprogram för kommersiell service

Regeringen har enligt förslag i proposition 2001/02:4 "En politik för tillväxt och livskraft i hela landet" gett länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan i uppdrag att utarbeta lokala utvecklingsprogram för kommersiell service. Bakgrunden till programmen är ett behov av att sätta in åtgärder, som till exempel stödet till kommersiell service i en lokalt anpassad och förankrad helhetssyn. Programmen ska utarbetas efter riktlinjer från Konsumentverket. Mål och förväntade effekter samt åtgärder ska formuleras och genomföras i breda partnerskap, där bland andra företrädare för lokala utvecklingsgrupper ska ingå.

I de flesta delar av landet är det arbete som Föreningen Landsbygdshandelns Främjande (FLF) bedriver en viktig del av de lokala utvecklingsprogrammen. Det utvecklings- och kompetensutvecklande programmet *Affär på landet* som FLF tagit fram i samarbete med Konsumentverket har, i de uppföljningar som hittills gjorts, visat sig vara en effektiv åtgärd.

En skärgårdsanpassad tillämpning av *Affär på landet* är projektet *Utveckling av dagligvaruservice i ö-butiker*. Genom en förstudie kartläggs butikernas nuvarande situation och potential för utveckling. Bland annat genomförs en kundenkät. Efter kartläggningen erbjuds de handlare som har en strategisk betydelse för varuförsörjning och en potential till utveckling en utbildning inom ramen för *Affär på landet-programmet*. Gemensamt för alla skärgårdsbutiker är att en mycket stor del av omsättningen är koncentrerad till sommarmånaderna. Denna ojämna beläggning är en av de saker som projektet ska arbeta med. De flesta butikerna i projektet är små, med en omsättning på mellan 1,5 och 5 miljoner kronor, medan några omsätter så mycket som 10-12 miljoner kronor per år.

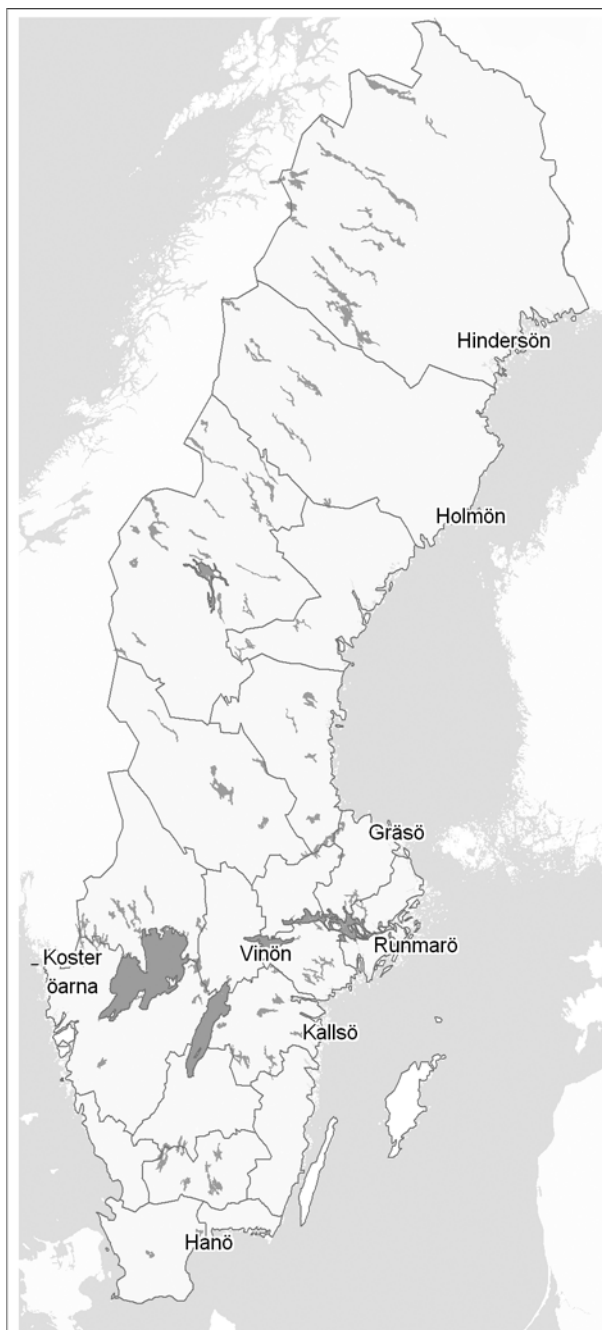
Regeringen har också gett Konsumentverket ett uppdrag att utveckla och testa nya lösningar på det kommersiella serviceområdet. Bland annat driver Konsumentverket ett nationellt projekt tillsammans med Apoteket, Systembolaget, Posten, Svenska Spel, ATG, ICA, Axfood, KF och SSLF (Livsmedelshandlareförbundet) för att testa former för sametablering av multiserviceombud. Beslut om sametablering ska delvis utgå från de lokala utvecklingsprogrammen och de förstudier som genomförs inom ramen för *Affär på landet*. En annan del av multiserviceprojektet är att utveckla gemensamma modullösningar. Inom ramen för uppdraget att testa nya lösningar fördelas även medel för att medfinansiera lokala och regionala projekt, vilket gör det möjligt att uppmärksamma skärgårdens speciella förutsättningar och olika behov av nya lösningar.

# 13 NÅGRA SVENSKA ÖPORTRÄTT

## 13.1 INLEDNING

Syftet med detta avsnitt är att ge några konkreta exempel på öar, typiska för den svenska skärgården; lika men ändå olika! Det är naturligtvis bara ett axplock – det finns 576 öar utan fast landförbindelse med folkbokförda personer - varav ca. 490 öar har under 15 invånare.

Åtta öar beskrivs; Hindersön, Holmön, Gräsö, Runmarö, Vinön, Kallsö, Hanö och Kosteröarna, valda utifrån några olika problem- och utvecklingsområden.



Hindersön i Luleå skärgård och Hanö i Blekinge skärgård; öar som är befolkningsmässigt små, med åldrande befolkning, ringa service och kommunikationer och med dåliga eller inga pendlingsmöjligheter. Samma problem men ca. 180 mil från varandra och med mycket olika klimatförutsättningar. Luleå kommun med sin skärgårdsenhet är ett exempel på vad kommunen kan betyda som drivkraft och partner för att utveckla turism och företagande i skärgården.

Holmön i Umeå skärgård med entreprenöranda och inflyttning, men också avflyttning p.g.a. att kommunikationerna med fastlandet inte fungerar eller är mycket osäkra vintertid och omöjliggör pendling. Vinön, en insjö i Hjälmaren, med närhet till Örebro, stora pendlingsmöjligheter, en svagt ökande befolkning, men svårigheter att bibehålla och utveckla service p.g.a. det låga befolkningsantalet och närheten till större marknader.

Gräsö i Upplands skärgård med goda pendlingsmöjligheter och ökande befolkning, men med konflikter om hur naturresurserna bäst förvaltas. Här visas exempel på dialogens betydelse för att undvika konflikter vid genomförandet av skötsel föreskrifter och bildandet av naturvårdsområden. Ett annat och positivt

exempel i den vägen är Kosteröarna i Strömstads kommun, där Kosternämnden - en representativ nämnd, framröstad av öborna – bl. a. medverkat i en översyn av naturreservaten på Kosteröarna.

13.2 HINDERSÖN – UTVECKLAD BESÖKSNÄRING EN FÖRUTSÄTTNING  
Skärgården i det innersta av Bottenviken är säregen. Det nordliga läget med ljusa sommarnätter och vintrar med isbelagda fjärdar gör området till en unik del av norra Europa. Det bräckta vattnet (världens enda bräckvattenskärgård; salthalten är endast tre promille) och landhöjningen har skapat speciella förutsättningar för naturens utveckling i området. Landhöjningen är idag 0,9 meter på 100 år; en ökning per år med 225 ha för Luleå kommun. Kuststräckan består av 742 öar.

Hindersön är en av de största öarna i Luleå skärgård. Den är också den folkrikaste med en befolkning om ca. 30 personer.

#### *Kort historik*

Redan på 1500-talet bodde det folk på Hindersön. Människorna har genom tiderna försörjt sig på en kombination av fiske, jordbruk och säljakt. Hindersön är skogrik och härifrån såldes förr ved till borgarna i Luleå. Skogsmarken består huvudsakligen av blåbärsgranskog. På sandiga ytor finns stora bestånd av grovvuxen tallskog. Björk och andra lövträd finns utspridda över hela ön.

På Hindersön har jordbruket varit en huvudnäring och många fiskade enbart för husbehov. De ännu öppna odlingslandskapen ger ön en speciell karaktär. Hindersön består egentligen av tre öar som växt samman genom landhöjningen. De äldsta gårdarna, byns fyra stamhemman, ligger mellan Ostsund och Västisund. I bykärnan ligger de stora mangårdarna - långsträckta, rödmålade parstugor med införkammare - omgivna av ett antal mindre byggnader.

Under 1842-1845 bröts järnmalm på ön och nästan 30 år senare upptogs malmbrytningen igen, men upphörde efter några år. Som mest sysselsattes 13 helårsarbetare och 15 säsongarbetare.

Rester av industrialiseringen finns kvar i form av kalkugn, gruvhål och kruthus.

Organiserade säljakter förekom långt in på 1900-talet och ett sälbåtshus som förmedlar säljakten historia finns vid Norrisundet på Hindersön.

#### *Kommunikationer*

Huvudman för trafiken ut till Hindersön med flera öar i Luleå skärgård är Luleå kommun. För att ta sig till eller från Hindersön vintertid finns det stakad isväg - 9 km - fram till april (normalfall). Kommunen ansvarar i grunden för drift och underhåll av isvägen, även om den är enskild och får bidrag från Vägverket, mot att vägföreningarna överläter statsbidraget till kommunen. Sommartid trafikeras ön fr.o.m. 2002 av turistbåtar i kommunens regi från Luleå. Inget statsbidrag utgår. Bokning är obligatorisk. Helikoptertrafik och svävartrafik finns också,





men inte i kommunens regi. Det finns privata företag och personer som kan erbjuda tjänster för transport ut till skärgården.

Under förfallsperioden på våren, då isarna varken bär eller brister, är skärgården stängd för de flesta.

Trafikeringen i skärgården sommartid sker enligt turlista. Under för- och eftersäsong finns det avgångar fredagar och söndagar enligt speciell turlista om det finns passagerare som har bokat.

Förutsättningarna för *arbetspendling vintertid* med bil - eller snöskoter - är bra p.g.a. isvägen. *Arbetspendling sommartid* och under lågsäsong är inte möjlig.

### Befolkning

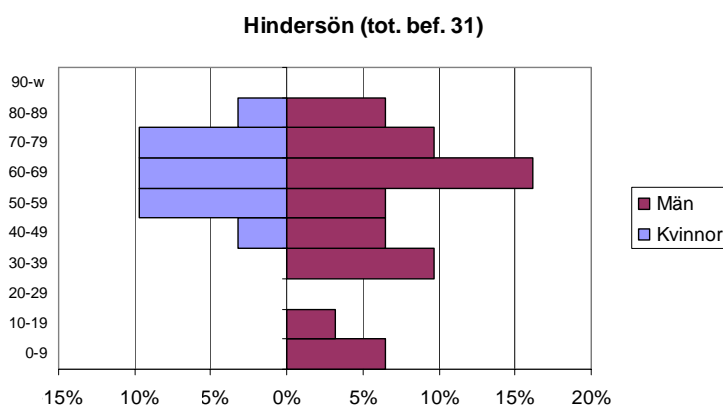
År 1559 hade Hindersön 30 invånare fördelade på fyra hemman eller ”rökar”.

Under 1600- och 1700-talen växte befolkningen

långsamt för att på 1800-talet öka igen till det högsta befolkningstalet år 1930

med 148 personer. Sedan har befolkningen minskat och var vid mitten av 1950-

talet nere i omkring 100 bofasta. Idag är endast ett trettiotal personer folkbokförda på ön och av dessa bor ca. hälften kvar året om. Medelåldern är mycket hög.



### Service/arbetstillfällen

Det finns ett helårsöppet vandrarhem med restaurang, bagarstuga och bastu i ett restaurerat skärgårdshemman - Jopikgården. Det är navet i skärgårdsutvecklingen på ön.

Intresset för att förlägga konferenser, utbildningar, kick-off-träffar etc. hit ökar stadigt och besöksnäringen har stora förutsättningar att bli nästa stora ”industrisatsning” i skärgården. Några entreprenörer, ofta med förankring i skärgården, erbjuder organiserade arrangemang.

Under vårvintern 2003 har antalet utländska besökare på korta besök ökat och konferensverksamheten utvecklas hela tiden.

### Labyrinter

Det finns gott om labyrinter i Luleå skärgård. Även intill Hindersön, på Strömmingsören, finns en labyrint. Man räknar att av de totalt 300 kända labyrinterna i Sverige finns 100 i Norrbottens kustland. De äldsta är troligen från 1300-talet.

### Projektet ”Levande skärgård”

Ett projekt med stöd från Mål 1 bedrivs på öarna med en arbetsgrupp från den bofasta befolkningen. Man har listat tänkbara åtgärder som kan leda till fler arbetstillfällen.

### Mer information

Mer om Hindersön kan du läsa i ”Din egen lots till Luleå skärgård” - en loggbok /handbok med beskrivningar av ca. 50 öar i Luleå kommun och på Luleå kommuns webbplats, [www.lulea.se](http://www.lulea.se) där man har en egen länk till skärgård med aktuell information om vad som pågår.

Luleå skärgårdsförening organiserar skärgårdsbor och driver egna aktiviteter på öarna.

### 13.3 HOLMÖN – KOMMUNIKATIONER LIVSVIKTIGA

Holmön tillhör Umeå kommun (Den var Sveriges minsta kommun fram till kommunsammanläggningen 1974). Ön ligger i norra Kvarken, en landmil ut i öppet hav, 45 min. med färja (en bilfärja med plats för en bil och ca. 176 passagerare) sommartid från Norrfjärden.



#### Kommunikationer

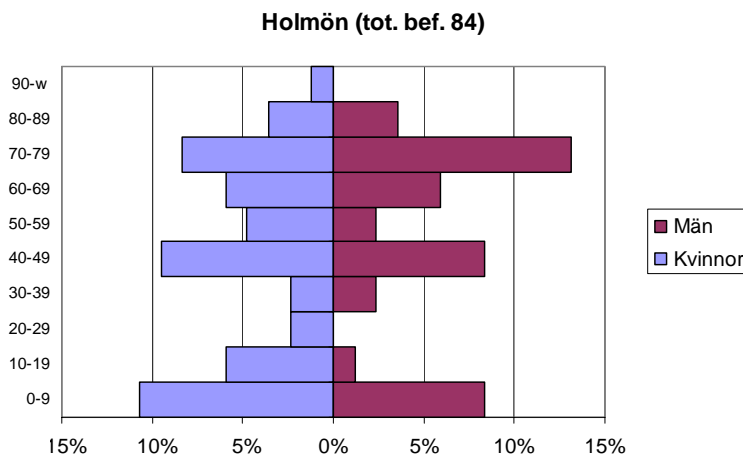
Vägverket svarar för färjetrafiken. När isen ligger har Umeå kommun sedan 1998 löst trafiken med hydrokopter med plats för tre passagerare. Den lösningen har varit en "katastrof" för öborna; ca. 15 personer är beroende av daglig pendling. Vägverket stakade ingen vinterväg till Holmön längre och då kunde säkerheten endast garanteras med hydrokopter. I december 2003 har emellertid regeringen uppdragit åt länsstyrelsen i Västerbotten län att ta ansvar för skoterled. Då kan andra och större fordon användas.. Mer om vintertrafiken på Holmön kan läsas på Holmöns webbplats; [www.holmon.com](http://www.holmon.com).

De osäkra kommunikationerna medför nu att människor börjar flytta från ön igen. Nyligen flyttade de som driver Holmö Havsbud från ön, och man befärar att fler

barnfamiljer väljer att flytta då barnen blir beroende av pendling till skolgång på fastlandet. Den planerade affärsnedläggningen medför också att antalet arbetstillfällen minskar och att attraktiviteten för fastboende på ön minskar.

#### Befolkning

Holmön hade 2002 84 folkbokförda invånare; 7 barnfamiljer, totalt 21 barn och ungdomar under 18 år. Enligt en undersökning som utvecklingsgruppen gjort finns intresse från ytterligare 44 familjer, som redan har bostad, att flytta till Holmön. Under 1980-talet bodde endast 70 personer på ön och



en inflyttning av framförallt unga familjer har skett. På 1940-talet bodde 430 personer på ön. 130 fritidshusägare finns idag.

### *Skola*

Två gånger har skolan lagts ner - för gott - har man trott, men icke! Sedan 1997 går Holmöbarnen i sin egen skola. Receptet har enligt Holmöborna varit envishet, engagemang och flexibilitet och ett flitigt barnafödande.

13 barn i årskurserna 1-6 går i skolan (våren 2003) på Holmön. De har en lärare som flyttat till ön. Hon är också ordförande i Holmöns utvecklingsgrupp. En dag i veckan åker barnen i årskurs 4-6 i till Sävar för gymnastik och slöjd. Från 2004 finns tre högstadieskolor som får pendla till Sävar. Ett inackorderingstillägg har beslutats om 75 kr per dag, eftersom barnen inte dagligen orkar pendla utan måste bo i Sävar.

### *Daghem*

Daghem med åtta barn (2003) finns på ön.

### *Servicehus - Kaplangården*

Ett servicehus för äldreboende startades 1991. I september 1990 blev en modern enplansvilla till salu. Byborna gick samman, finansierade kontantinsatsen, köpte villan och bildade en ekonomisk förening. Huset byggdes ut 1996 med bidrag från Socialstyrelsen. ”Det var incitamentet för att vi skulle våga starta en tillbyggnad” säger föreningens ordförande. Resten finansierades sedan via lån och frivilliga insatser. Nu sköts äldreomsorgen på entreprenad med driftbidrag från kommunen. Sju boende, samtliga från Holmön får plats i huset som kallas Kaplangården.

### *Affär – men hur länge?*

Holmön har idag en lanthandel. Den har apoteks-, systembolags-, kontantuttags- och biblioteksservice samt postservice. Affären ska läggas ner från årsskiftet 2003/04 och byborna söker nu alternativ för att kunna hålla affären öppen.

### *Arbetsstillfällena på ön och pendling till och från fastlandet*

Affären sysselsätter en person, servicehuset fyra till fem, färjan tre till fyra personer, skolan och daghemmet sysselsätter två. Kombinationssysselsättning är vanlig och en person är vårdbiträde, tomatodlare, havtornsodlare, städare, tillsynsman, getuppfödare, m.m.

Nio personer arbetspendlar dagligen från Holmön till fastlandet, en arbetspendlar från fastlandet till ön. Ca. 50 personer veckopendlar, då många har sina föräldrahem kvar på ön och använder dem som fritidsbostäder.

Fyren Holmögadd avbemannades den 1 mars 2003. Det var den sista bemannade fyren i Sverige. Fyren anses ha ringa betydelse för sjöfarten och planer finns på att släcka ner den under året.

### *Utvecklingsgrupp*

Holmöns utvecklingsforum bildades 1999 med syfte att Holmön skulle utvecklas som en levande skärgårdsby. Forumet har en styrelse med dels valda ledamöter, dels ledamöter som utses av andra föreningar på ön. En utvecklingsplan för tiden fram till 2010 har tagits fram. Den innehåller förslag inom sju områden: Byviken, bostäder, IT, kommunikationer, kompetensutveckling, näringsliv/lokal service och turism.

*”Allting hänger samman! Förbättrade och säkra kommunikationer är en förutsättning för näringslivet och i synnerhet turistnäringen. Lanthandelns överlevnad är helt beroende av att antalet invånare ökar och att de fritidsboende kan tillbringa mer tid på ön. IT-utvecklingen är en förutsättning för att företagen ska kunna utveckla sin verksamhet. Det gäller också kompetensutveckling i de delar detta krävs och för att man ska kunna ta emot besökare på ett*

*professionellt sätt. För att nya bostäder ska byggas på ön krävs pendlingsmöjligheter och kortare restider ”*

(utdrag ur sammanfattning av Utvecklingsplan 2000-2010).

#### 13.4 GRÄSÖ – BEVARA OCH/ELLER BRUKA?

Färjan från Öregrund till Gräsö lägger till vid Gräsö "centrum" med kyrka från 1600-talet, skola, butik och bostäder i form av både flerbostadshus och småhus för permanent- eller fritidsboende. Intill finns ett naturreservat som bland annat innefattar Gräsö gård som blev kungsgård under Gustav Vasas regeringstid. Gräsö är Sveriges till storleken tionde ö med en befolkning på närmare 800 personer. Gräsö socken omfattar den tre mil långa och en halv mil breda Gräsö, Örskär i norr och en rad mindre öar i sydost.



##### *Värdefullt kulturlandskap*

Gräsö skärgård är av stort intresse för den vetenskapliga naturvården. Nordiska ministerrådet har publicerat rapporter där Gräsö skärgård ingår som ett av 16 mycket skyddsvärda marina områden i Sverige. Skärgården öster om Gräsö är i stort sett orörd.

I en översiktsplan för Östhammars kommun (2002) framhålls att skärgårdsområdet utan tvekan har en särställning när det gäller kommunens naturlandskap, även i ett nationellt och internationellt perspektiv. Den stora utmaningen ligger i att ta tillvara dessa värden och samtidigt bibehålla och utveckla en levande skärgård med möjligheter till boende och arbete. När det gäller de yttre, orörda skärgårdsområdena som ännu har karaktär av vildmark, är kommunens mål att dessa delar ska förbli

oexploaterade. De är svårnavigerade, de ger starka naturupplevelser och antalet besökare får inte bli för stort.

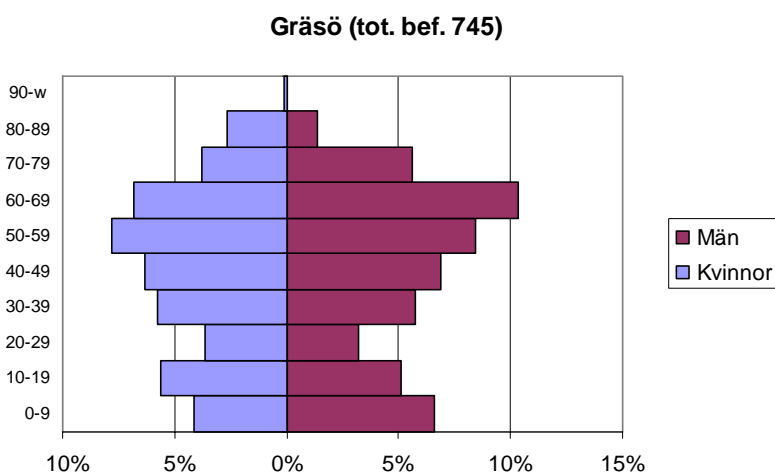
Förutom en särpräglad marin miljö bjuder själva Gräsö på ett speciellt kulturlandskap med en unik flora och fauna som utvecklats av en kombination av kalkrik jord och en småskalig bonde/fiskarekultur i ett hållrikt och stenigt landskap som passar bra för betesdjur och vallodling. Fyrplatserna Djursten och Örskär ingår också i kulturlandskapet.

##### *Konflikter med markägare*

I Skärgårdsutredningen 2000 framhåller Naturvårdsverket att hela odlingslandskapet på Gräsö, med sin biologiska mångfald och sina spridda gårdar, är värdefullt. Naturbetesmarker, hagar, ängar, åkrar och skogsbete samt äldre bebyggelse och strukturer utgör alla betydelsefulla delar i ett mosaikartat kulturlandskap. Alla dessa element bör enligt Naturvårdsverket fångas upp i en plan för skydd och långsiktig vård av öns samlade jordbruksfastigheter.

Samtidigt har skyddsintressena lett till konflikter med markägare. Det finns ägare till jordbruksfastigheter på Gräsö som riktat hård kritik mot myndigheter för bristande information och hänsyn till markägare när det gäller reservat och Natura 2000-områden. (Natura 2000 gäller inventering och skydd av miljöer för hotade arter – både flora och fauna – inom hela Europa.)

Kritiken från Gräsö har även nått regering och riksdag i form av en interpellation av Rigmor Stenmark (c) till miljöminister Lena Sommestad (s). Frågan togs upp i riksdagen 18 mars 2003. Rigmor Stenmark framhöll att det vid allt planerande måste vara obligatoriskt med samråd mellan myndigheter och markägare. Lena Sommestad förklarade att när nya naturreservat bildas måste alltid samråd ske med markägare och övriga berörda. Beträffande ett omtvistat område på Gräsö har Länsstyrelsen i Uppsala län och Naturvårdsverket föreslagit att området ska utgå från de föreslagna Natura 2000-områdena och ersättas av ett annat. Förslaget bereds för närvarande (2003) i regeringskansliet.



#### Låg andel kvinnor

Gräsö sockens bofasta befolkning uppgick 31 december 2002 till 745 personer. Befolkningsutvecklingen har de senaste åren varit svagt positiv. Andelen kvinnor var vid årsskiftet 46,5 procent - en mycket låg siffra. Uppsala kommun har 51,4 procent kvinnor och Östhammars kommun, där Gräsö ligger, har en

kvinnandelen totalt i kommunen på 49,1 procent. Pajala kommun, som gjort sig känd för kvinnounderskott, hade vid årsskiftet en kvinnandelen på 47,6 procent, vilket är lägst i Sverige på kommunnivå. Mönstret med låg andel kvinnor återfinns dock i andra glesbygder och på skärgårdsöar som ligger vid sidan av storstadsområdena.

När det gäller befolkningen sammantaget har Gräsö som huvudö haft en mer positiv utveckling medan småöar intill som Ormön och Stora Risten haft befolkningsminskning. Av SCB:s statistik över öar framgår att ön Gräsö ökade sin befolkning från 31 december 1995 till 31 december 2000 från 704 till 736 personer. Under motsvarande tid minskade Ormöns befolkning från 29 till 23 och Stora Ristens från 16 till 15. Ett fåtal hushåll finns också på öarna Örskar, Hälsingen och Vassarö.

#### Många pendlar till fastlandet

En stor del av de yrkesverksamma på Gräsö pendlar till arbeten på fastlandet. Huvuddelen av männen arbetar inom industri och energi (t. ex. Sandvik och Forsmark) samt inom byggsektorn, handel och transporter. Kvinnornas arbeten ligger främst inom sektorerna hälso- och sjukvård, handel, utbildning och industri.

På Gräsö och intilliggande öar finns ett 20-tal företag registrerade – flera med anknytning till turismen. Det gäller verksamheter som camping, stugby, vandrarhem, kafé, restaurang, kanotcentral, båtturer, guide och rökeri med minilivs. Ett båtbyggeri och ett företag med träslöjd och nyckelharpor på programmet finns också på Gräsö. På Ormön finns företaget Luthers Land- och Sjöservice som svarar för bland annat färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och postutdelning till och från öarna sydost om Gräsö.

Antalet personer på Gräsö med huvudsaklig verksamhet inom jord, skog och fiske är i dag mycket få – totalt under 10 personer i statistiken (SCB, RAMS 2000). Det totala antalet företag i lantbruksregistret minskade från 43 företag år 1980 till 35 stycken år 2000. Under år 2001 minskade antalet ytterligare ner till 31 lantbruksföretag (med mer än 2 hektar mark). En

jämförelse mellan 1980 och 2000 visar att totala antalet nötkreatur på Gräsö minskade från 324 till 261 varav antalet mjölkkor minskade från 192 till 74. Antalet får däremot ökade från 98 till 259 och antalet svin gick upp från 1 till 65 st. Hönsen minskade från 226 till 141, medan antalet hästar uppgick till 34 (uppgift om hästar 1980 saknas). Åkerarealen redovisades 2000 till 328 hektar varav 197 hektar slätter/betesvall och 88 hektar ospecificerad åkermark. Den totalt redovisade åkermarken 1980 var 413 hektar.

#### *Färre kvinnor har jobb*

Förvärvsfrekvensen i Östhammars kommun i åldrarna 20-64 år var år 2000 sammantaget 79 procent – 83 procent av männen och 75 procent av kvinnorna. På Gräsö var förvärvsfrekvensen 68 procent sammantaget – 75 procent av männen och 59 procent av kvinnorna förvärvsarbetade. Förvärvsfrekvensen bland kvinnor på Gräsö är mycket låg. Motsvarande nivåer framkommer även vid analyser av arbetsmarknaden på andra jämförelsevis perifera skärgårdsöar.

#### *Skolgången på Gräsö*

På Gräsö finns skola, förskola och fritidshem. Elever från Ormön i sydost åker över till Gräsö med båt, skoter eller hydrokopter. Förskoleverksamheten på Gräsö för barn mellan ett och fem år omfattar 23 barn (år 2002). Gräsö skola för klasserna 1-6 har 63 elever (2002) och ligger i samma byggnad som förskolan. Högstadiet ligger i Östhammar, medan gymnasieskolor finns i Gimo och Forsmark.

#### *Tillgång till service och kommunikationer*

Intill skolan på Gräsö ligger lanthandeln Sjöboden, som också har bankservice för kontantuttag och insättningar.

Vägverkets bilfärja Veronica går mellan tätorten Öregrund och Gräsö varje halvtimme dagar och kvällar och var 20:e minut i högtrafik. Överfarten tar 6-7 minuter. Totalt transporterades 354 000 motorfordon med färjan under 2002 – en ökning med drygt 15 000 fordon jämfört med året innan. Antalet fotgängare ökade under motsvarande tid från 122 800 till 126 500 sammantaget i båda riktningarna. På Gräsö uppskattar man att befolkningen minst tiodubblas under sommaren, vilket också avspeglas i månadsstatistiken över färjetrafiken. I januari 2002 transporterades drygt 15 000 personbilar på färjan sammantaget åt båda håll. I juli månad var motsvarande siffra 56 000.

Två busslinjer går ut till Gräsö – linje 854 som går norrut på ön och linje 853 som går söderut från färjeläget.

När det gäller akut sjukvård för invånare på öarna utanför Gräsö finns ambulanshelikopter. I mindre akuta lägen sköts transporter till och från de mindre öarna i sydost som sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och postgång av serviceföretaget på Ormön. Invånarna på flertalet småöar i sydost har daglig postservice med båt, 4-hjulning eller skoter. Några veckor på året då isen varken bär eller brister används hydrokopter.

#### *Ett aktivt föreningsliv*

Gräsö Skärgårdsråd bildades 1999 som en paraplyorganisation med representanter för öns föreningar och allmänhet. Organisationen är politiskt, fackligt och religiöst obunden och har till uppgift att tillvarata i första hand den bofasta befolkningens intressen och bland annat vara remissorgan i frågor som rör Gräsö socken. Som angelägna sakområden nämns utvecklingsfrågor, markanvändning, näringsliv, natur, miljö, kulturliv, samhällsfunktioner, vägar och kommunikationer. Gräsö Skärgårdsråd är anslutet till Skärgårdarnas Riksförbund.

Gräsö Hembygdsförening och Gräsö Skötbåtslag tillhör de aktiva föreningarnas skara. Skötbåtslaget eller skötbåtsföreningen bildades 1987, samma år som första tävlingen Gräsö Runt roddes. Föreningen är en ideell organisation som består av personer med intresse för traktens

allmogebåtar och ska enligt stadgarna verka för att bevara allmogebåtarna och att sprida kunskap och värna om traktens båtbyggarkonst. Roddartävlingen Gräsö Runt är numera en årlig tradition och begivenhet.

Gräsöfonden är en stiftelse som bildades 1995. Styrelsen består av såväl lokala som regionala intressen. Representerade i styrelsen är LRF, Gräsö Hembygdsförening, Gräsö Skärgårdsråd, Östhammars kommun och Upplandsstiftelsen. Dessutom har Upplandsmuseet en adjungerad representant i styrelsen. Fondens arbete stöds också av Länsstyrelsen i Uppsala län och Världsnaturfonden. Gräsöfondens huvudsakliga ändamål är att verka för att bevara och vårda kulturlandskapet i Gräsö socken. Fonden har bland annat gett ut en natur- och kulturguide med titeln "Upplev Gräsö – en vandring i tid och rum genom ett levande kulturlandskap". Fonden har också bekostat praktiskt arbete med landskapsskötsel.

#### *Invånarnas syn på utveckling*

Institutionen för naturgeografi och kvartärgeologi har haft flera sommarkurser på Gräsö, vilka resulterat i projektrapporter kring natur- och kulturvärden i odlingslandskapet. Sommaren 2002 intervjuade några studenter både fastboende och fritidsboende i fyra byar på Gräsö: Norrboda, Söderboda, Klockarboda och Österbyn.

Följande frågor låg till grund för en rapport: Är hållbar utveckling möjlig som ger skärgårdsborna utkomstmöjligheter samtidigt som de värden som finns i skärgårdslandskapet tas tillvara? Har de som tar över jordbruksfastigheterna intresse och kunskap att bruka marken på ett traditionellt sätt? Hur går det med bevarandevärdena? Idag finns få jordbruk i drift kvar. Många brukare har en hög ålder. Ofta kan det vara svårt för barnen att ta över gårdarna. Sommargäster tar över fastigheter. Vilka blir följderna? Vilka stödmöjligheter har samhället i övrigt för att natur- och kulturvärden ska kunna bevaras?

#### *Rädsla för igenväxning*

Erfarenheter och synpunkter i de olika byarna är på flera punkter samstämmiga även om alla inte är överens om allt. Här citeras delar av rapporten från byn Norrboda:

De flesta intervjuade i Norrboda tror att byn till stor del kommer att ha växt igen om tjugo år. Man tror att de flesta husen köpts upp av fritidsboende som inte brukar sin mark och på sikt leder detta till igenväxning. Men det finns också positiva tongångar. Några av de intervjuade tror att befolkningen kommer att öka i byn, även om de som flyttat in måste pendla till arbetet på fastlandet. Önskemålet från flera intervjuade i Norrboda är dock att landskapet även fortsättningsvis hålls öppet. Alla intervjuade är mycket intresserade av att det kommer fler bofasta till byn och hoppas också att möjligheterna att försörja sig utan att åka till fastlandet för att arbeta ska utvecklas i positiv riktning. De flesta intervjuade skulle också helst se att någon satte stopp för försäljning av torp och hemman till sommargäster. Dels för att sommargästerna inte brukar marken, vilket leder till igenväxning, dels för att sommargästerna till stor del skyr Norrboda på vintern, vilket gör byn till en mörk och öde plats att vistas på sex månader om året. Bidragen till jordbrukarna kanske också kunde göras bättre. Det finns å andra sidan flera som tycker att ansvaret för byns utveckling ligger hos norrbodaborna själva och inte på myndigheterna.

I studentrapporten från Norrboda konstateras vidare att det skett stora förändringar under de senaste 30 åren. Människor har flyttat, jordbruk har lagts ner och markerna har till viss del växt igen. Men tendenserna är inte glasklara. Vissa områden har börjat brukas igen, betesmarker har röjts från sly och djur har släppts in på bete. Den stora skillnaden är att jordbrukarna är färre idag, vilket skapar ett instabilt läge. Om en jordbrukare lägger ner sin verksamhet får det stora konsekvenser för landskapet.



### *Stigande huspriser*

De fritidsboende blir allt fler och värdet på gamla gårdar trissas upp på grund av den höga efterfrågan. Även om många sommarvärdar känner engagemang för sitt hemman och omgivande marker så finns inte alltid möjligheterna att ta hand om marken på ett bra sätt. Exempelvis är det svårt för en fritidsboende att hålla djur när man inte är på plats året om. Den yngre generationen vill gärna bo kvar på Gräsö. De största problemen är att det är svårt att försörja sig på ön och att huspriserna ständigt stiger. Företag som är oberoende av närhet till sina kunder skulle kunna etablera sig på ön och ge arbetstillfällen. Distansarbete hos företag på fastlandet ger också möjlighet att sköta ett jordbruk vid sidan av det vanliga arbetet.

I projektrapporten från kulturgeograferna framhålls den småskaliga turismen, baserad på upplevelser och aktiviteter, som en viktig inkomstkälla för framtiden. Småskalig livsmedelsproduktion, gärna med speciellt framtagna Gräsö-produkter, bo på lantgård-projekt i kombination med kurser i olika typer av hantverk nämns också. Gräsö turistråd ses som en bra början till att marknadsföra ön och visa besökande turister vilka värden som finns.

### *Utvecklingsprojekt i dag och i framtiden*

Två utvecklingsprojekt på Gräsö har delfinansierats av EU-medel beslutade av Strukturfondsdelegationen för Mål 2 Öarna.

### *Utveckla naturturismen*

Ett av de större projekten blir "Vård och utveckling av Gräsöns kulturlandskap" med syfte att utveckla naturturismen på Gräsön och ta tillvara det unika landskapet. Projektet, med start 2003, vill bidra till ett ökat engagemang och större lokal samverkan för att bevara den biologiska mångfalden. Genom exempelvis stigar, spänger, enklare parkeringsplatser och informationsskyltar vill man göra ön mer tillgänglig för besökare. Iordningställandet av värdefulla natur- och kulturhistoriska miljöer är också en förberedelse för nya lönsamma verksamheter. Målgruppen är öborna, landsbygdsentreprenörer och besökare. Stödet från EU:s strukturfonder, Regionala Utvecklingsfonden, uppgår i detta projekt till totalt 721 000 kronor. De nationella offentliga finansiärerna är Östhammars kommun, länsstyrelsen, landstinget, arbetsförmedlingen och Upplandsstiftelsen, vilka stöder projektet med 1 683 000 kronor sammanlagt.

### *Förbättra bygdegården*

Det andra projektet, som våren 2003 håller på att avrapporteras, är "Samlingspunkt Gräsö" som syftat till att förbättra bygdegården, som är öns samlingsplats. Projektet har finansierat bl.a. grävningsarbeten, grundmurning och resning av stommen, takläggning, inredning och eldragnings. Gräsö Norra Bygdegårdsförening vill öka aktiviteten i bygdegården. Biblioteksverksamheten som bedrivs sedan 2000, då bokbussen drogs in, förväntas öka. Ungdomsverksamheten får nya förutsättningar att utvecklas. Fler studiecirkel kan anordnas. Möten, fester och viss idrottsverksamhet kan förläggas till bygdegården. Den totala projektkostnaden har uppgått till 482 000 kronor. Regionala Utvecklingsfonden bidrar med 160 000 kronor, de nationella medfinansiärerna Östhammars kommun samt landstinget och länsstyrelsen i Uppsala län står för 240 000 kronor. Svartbäcks byggarvaror och medlemmarna i Gräsö Norra Hembygdsförening delfinansierar med totalt 82 000 kronor.

### *Översiktsplan*

Östhammars kommun har efter samrådsförfarande utarbetat en översiktsplan för kommunen som ställts ut i juni 2002.

Gräsö Skärgårdsråd har i ett yttrande 2001 över kommunens översiktsplan framfört att väntetiden för barnomsorg på Gräsö är ca. 1½ år samtidigt som kommunens mål är att erbjuda barn tillsyn inom fyra månader. Skärgårdsrådet vill också att kommunen arbetar för att Gräsö ska få eget äldreboende med vård och omsorg. Vidare anser skärgårdsrådet att en förbättring av

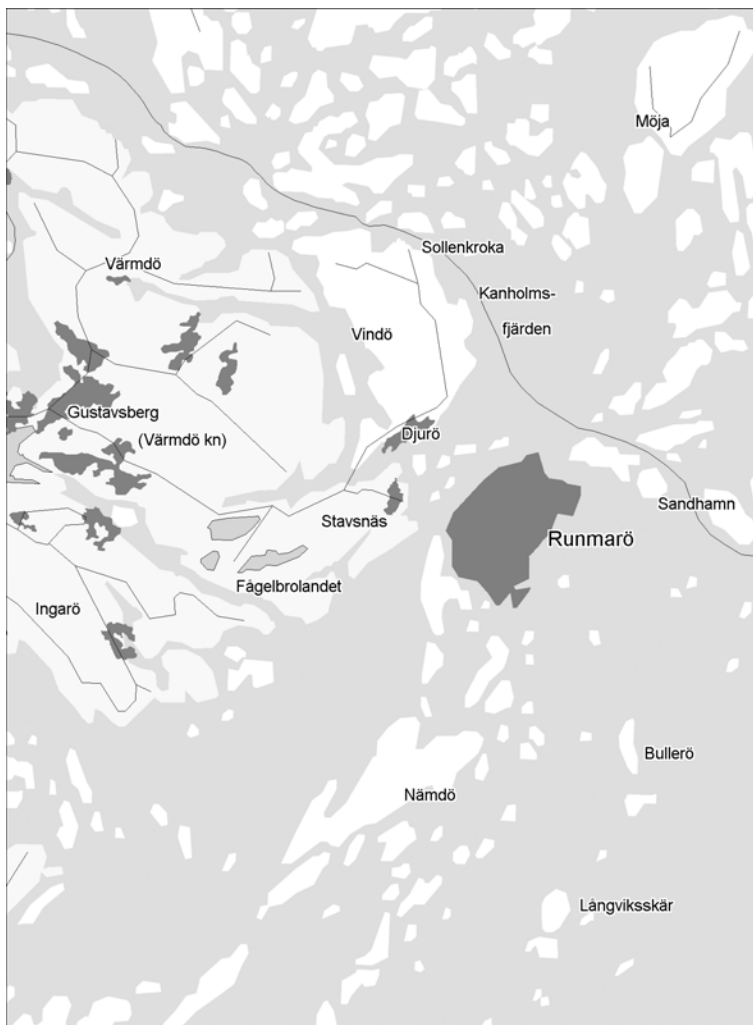
Gräsövägen bör ges hög prioritet. Rådet efterlyser också kommunens ställningstagande till boendeplikt som ett medel att garantera att inte fastigheter i attraktiva lägen efter en försäljning blir fritidshus som bebos endast kortare tider av året.

Östhammars kommun konstaterar i översiktsplanen att bosättning i skärgården kan vara lockande för många och att det finns ett visst utrymme för mer bebyggelse. Samtidigt finns det flera begränsande faktorer som natur- och kulturvärden, vägstandard och färjekapacitet, vattentillgång och möjligheter att anordna avlopp.

### 13.5 RUNMARÖ – I STORSTADENS NÄRHET

#### *Allmänt*

Runmarö är den nordligaste i raden av de stora öarna Utö, Ornö, Nämdö och Runmarö som bildar stommen i Stockholms södra skärgård. Ön är ungefär 5 kilometer lång och drygt 3 kilometer bred. Dess inre sida är skogklädd och döljer sina vänare bygder bakom en mörk skogsridå. Dess yttre sida har ett flackare och öppnare landskap. Bebyggelsen är till stor del koncentrerad till byar, varav de flesta med genuin skärgårdsbebyggelse. Berggrundsmässigt har de stråk av urkalksten som finns på ön haft stor betydelse, både för försörjningen och för floran på ön.



#### *Kort historik*

Runmarö har varit bebodd i långa tider. Ön finns omnämnd i skrift ända sedan 1200-talet. De olika gårdarna och byarna på Runmarö omnämns i skrift från början av 1500-talet. Kalkbrytning och kalkbränning har haft en stor betydelse i öns tidiga historia. Den bedrevs, med vissa avbrott, under ca. 500 år ända till mitten av 1750-talet. Det kan nämnas att Runmarö var leverantör av kalk till bland annat bygget av det gamla slottet Tre Kronor i början av 1600-talet.

De historiskt dominerande näringarna har annars varit fiske och jordbruk och ofta i kombination.

En näring som gav sysselsättning åt många från 1600-talet och framåt var lotsning. Vid slutet av 1700-talet fanns ett 50-tal lotsar och

lotslärlingar på ön. Ny teknik och nya farleder minskade kraven på lotsning och idag är bara någon enstaka person på ön sysselsatt inom lotsverksamhet och då med Sandhamn som bas.

Från slutet av 1800-talet uppstod en ny inkomstkälla på ön – sommargästerna från Stockholm. Sandhamn började trafikeras med regelbunden båttrafik redan 1865, varvid Runmarö anlöptes på vägen. Båttrafiken byggdes ut successivt och senare fick också Nämdö (strax söder om Runmarö) reguljär trafik. Även dessa turer anlöpte Runmarö på vägen. I början gick båttrafiken ända från Stockholm, men senare kom trafiken att utgå från Stavnäs i och med att regelbunden busstrafik från Stockholm började gå dit. Runmarö blev på detta sätt mycket lättillgängligt och blev extra lockande som sommarö. Redan år 1945 fanns ca. 250 fritidstomter på ön. Det antalet har senare mångdubblats.

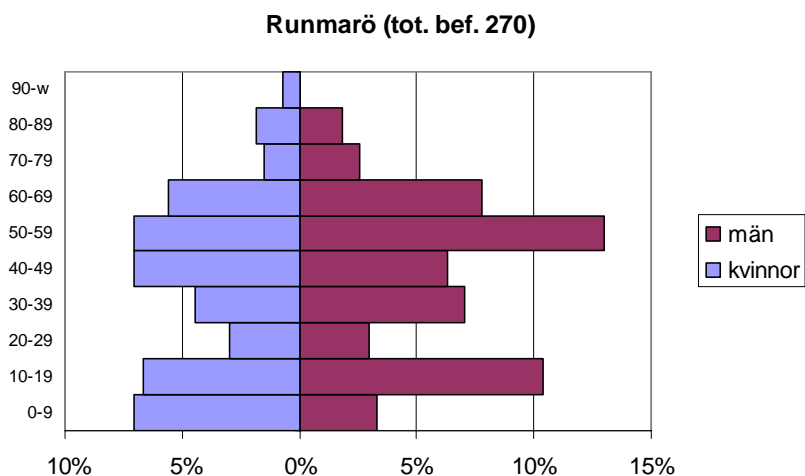
### Befolkning

270 personer var folkbokförda på Runmarö vid årsskiftet 2002/2003. Runmarö är en av de öar i Stockholms skärgård som ökat sin befolkning under senare tid. Störst befolkning hade Runmarö på 1880-talet då

befolkningen uppgick till ca. 380 personer.

Befolkningen har sedan dess minskat och var som allra lägst i slutet av 1960-talet (det var då skolan stängdes).

Från 1970, då endast ca. 100 personer bodde på ön, har dock folkmängden ökat till dagens 270 personer.



Befolkningen mångdubblas dessutom under sommaren. Det dryga 100-talet bofasta hushåll utökas då med ca. 400 fritidshushåll. Uppgifterna om hur många som vistas på ön sommartid varierar. Vissa källor uppger ett par tusen. 4 000 är en siffra som också nämnts. Statistik saknas på detta område. De under sommartid goda kommunikationerna gör att fritidshusen inte bara bebos under några semesterveckor utan under allt längre perioder. Många utnyttjar möjligheterna att arbetspendla till fastlandet under några sommarmånader. Den under dessa perioder ökade befolkningen förstärker underlaget för både kommunikationer och service.

### Kommunikationer

Kommunikationerna är framför allt under sommartid goda med många reguljära Waxholmsbåtar från Stavsnäs varje dag. Stavsnäs nås med SL-buss från Slussen i centrala Stockholm, restid ca. 45 minuter. Bussarnas och båtarnas turlistor är samordnade. Resan från Stavsnäs till Styrsvik på Runmarö tar bara 10 minuter. Till Gatan och Långvik tar resan ytterligare 5 till 10 minuter. Det bästa turutbudet mellan Runmarö och Stavsnäs finns från Styrsvik på öns sydvästra sida. Styrsvik trafikeras nämligen både av Sandshamnslinjen och Nämndölinjen. Dessutom finns några turer som enbart går mellan Stavsnäs och Styrsvik. Turtätheten är som störst under sommarmånaderna. Waxholmsbolaget tillämpar olika turlistor för olika tider på året. Under vintertid är turutbudet minst, men det ökade antalet pendlare har skapat underlag för förbättrad turtäthet också vintertid.

Priset för enkel resa mellan Stavsnäs och Styrsvik är hösten 2003 för vuxen 30 kronor. Månadskort kan köpas för 600 kronor eller, om det kombineras med SL:s periodkort, för 420 kronor per månad. Permanentboende på ön kan dock köpa ett årskort till priset av 420 kronor.

Utöver Waxholmsbolaget finns några mindre, privata rederier som trafikerar de södra och östra delarna av ön under isfri tid.

Reguljär bilfärja finns inte till ön, men möjlighet att vid enstaka tillfälle frakta över en bil finns. Många har utnyttjat denna möjlighet och ett 50-tal (sommartid ännu fler) bilar finns på ön. Bilen fyller en viktig funktion för många permanentboende på ön och ökar möjligheten till daglig arbetspendling till fastlandet. Avståndet till Styrsviks brygga är för många både tre, fyra och fem kilometer. Samtidigt medför biltrafiken såväl trafiksäkerhetsmässiga problem som en ökad miljöbelastning. En minibusslinje på ön anpassad efter passagerarbåtarnas turlista har diskuterats för att minska biltrafiken och parkeringsbehovet.

Två taxiföretag finns på ön. Dessa utför såväl skolskjutsning, färdtjänst som privata uppdrag.

#### *Skola*

På Runmarö finns grundskola med såväl låg-, mellan- som högstadium. Nuvarande skolhus, som är beläget i Uppeby mitt på ön, byggdes 1953. I mitten på 1960-talet var elevantalet så lågt att skolan stängdes, men den öppnade igen 1980 efter hårt arbete av öborna. Från 1982 får även högstadieungdomarna sin utbildning på ön. För närvarande har skolan 51 elever, varav 30 i årskurs 1-6 och 21 i årskurs 7-9. Bland högstadieleverna finns även några ungdomar från Sandhamn och fastlandet. Antalet elever vid skolan bedöms komma att öka under de närmaste åren.

#### *Barnomsorg*

Bredvid skolan finns numera också ett daghem. Daghemmet har för närvarande (hösten 2003) 13 barn inskrivna i åldrarna 2-6 år. Verksamheten är också samordnad med fritidsverksamheten för 15 barn i åldrarna 7 till 11 år.

#### *Hälso- och sjukvård*

Närmaste vårdcentral för runmaröborna finns i Djurhamn på Djurö (ca. 10 minuters bilresa från Stavsås). En lokal för läkarmottagning finns dock i samma byggnad som förskolan och biblioteket på ön. Två gånger per månad finns läkare tillgänglig i denna lokal och en gång per månad används lokalen för distriktssköterskemottagning och barnvårdcentral. För akuta sjukdomsfall finns därutöver landstingets skärgårdsläkarverksamhet med specialutrustad båt och tillgång till ambulanshelikopter.

#### *Affär*

En livsmedelsbutik som håller öppet året runt finns på ön, närmare bestämt i Styrsvik.

Butiken är ombud för Apoteksbolaget och, sedan hösten 2003, även för Systembolaget. Konkurrenten från livsmedelsbutikerna på fastlandet är kännbar. I många hushåll finns någon som regelbundet pendlar till fastlandet, både till Gustavsberg och Stockholm. Butiken på ön har ingen möjlighet att konkurrera med de priser och det breda sortiment som butikerna på fastlandet kan erbjuda. Köptroheten mot butiken på ön är därför svår att upprätthålla, med lönsamhetsproblem som följd.

En kiosk med visst dagligvarusortiment har under många år också haft öppet året runt på ön. Kiosken har dock stängt sedan hösten 2003 och framtiden är i dagsläget oviss.

#### *Postservice*

Ett postkontor finns i samma byggnad som livsmedelsbutiken. Posten har ju omstrukturerat sin verksamhet i hela landet och övergått till att lägga ut en stor del av verksamheten på entreprenad. På Runmarö sker fortfarande förhandlingar kring hur postservicen ska bedrivas framöver.

#### *Kassaservice*

Postens kassaservice har i samband med Postens omstrukturering skiljts ut från själva postservicen. Diskussioner om hur kassaservicen ska lösas i framtiden för Runmarös del förs för närvarande.

#### *Bibliotek*

Ett bibliotek finns i samma hus som förskolan och läkarmottagningen. Barnen är en prioriterad målgrupp, men ett bra urval av skönlitteratur och faktaböcker finns också. Bokbeståndet fylls på bland annat i samband med bokbåtens besök på ön två gånger om året.

Biblioteket har öppet för allmänheten två timmar varje fredag.

### *Övrig service*

På ön finns sedan några år också en restaurang. Den har öppet dagligen sommartid och på helgerna vintertid. Dessutom håller "Låttas Bageri" öppet varje dag under sommaren och i slutet av vår- och början av höstsäsongen även under helgerna.

### *Kyrkogård med kapell*

Runmarö tillhör Djurö församling med kyrka och kyrkogård vid Djurhamn. Sedan 1958 finns dock en kyrkogård på Runmarö. 1974 uppfördes också ett litet kapell på kyrkogården. Kyrkogården och kapellet förvaltas av en särskild stiftelse för ändamålet.

### *Vad livnär man sig på?*

Ett stort antal enmans- eller fåmansföretag i olika branscher finns på ön. Byggare, rörmokare och elektriker finns på ön. Båtbyggeri, varvsrörelser och taxibåtsrörelser är exempel på andra företag på ön, liksom kapellmakeri och reklamföretag. Den offentliga servicen i form av bland annat skola och förskola, men också hemtjänst, ger också arbetstillfällen på ön. Många väljer numera också att pendla till arbeten på fastlandet.

### *Ett aktivt föreningsliv*

Runmarö har ett rikt föreningsliv med bland annat aktiva hembygds- och intresseföreningar. Intresseföreningen har spelat en stor roll när det gäller utvecklingen av kommunikationer och service på ön. Föreningen har också en aktiv roll när det gäller bo- och planfrågor på ön.

### *Boende*

Närheten till Stockholm och de goda kommunikationerna har bidragit till en mycket stark efterfrågan på fritidshus på Runmarö. Detta har drivit upp priserna på såväl fritids- som permanentbostäder. De höga marknadsvärdena har i sin tur påverkat taxeringsvärdena. För hus i "sjönära" lägen är taxeringsvärdena ibland mycket höga. De höga priserna och de höga driftskostnaderna på grund av skatterna gör det svårt för många som vill bosätta sig på ön att hitta ett lämpligt boende.

Sedan en tid förs därför diskussioner om att bygga hyresbostäder på ön. Runmarö Intresseförening har lämnat in en bygglovsansökan för åtta lägenheter i parhus till kommunen. Husen är tänkta att uppföras på mark som ägs av kommunen.

### *Kommunens översiktsplan*

Sommaren 2003 antogs en ny översiktsplan för Värmdö kommun. Av översiktsplanen framgår, för Runmarös del, att möjligheterna att bygga hyresbostäder på ön ska klarläggas och att områden för bebyggelseutveckling, också för nya verksamheter, anges. Möjligheterna att anlägga en bensinmack ska, enligt planen, också utredas. Samtidigt poängteras vikten av att slå vakt om natur- och kulturvärdena på Runmarö. Det kan också noteras att en fortsatt utveckling av Stavnäs som replipunkt, med bland annat förbättring av hamnverksamheten och områden för båt- och bilplatser för skärgårdsbefolkningen, föreslås.

## 13.6 VINÖN – I HJÄLMAREN

Vinön i Örebro kommun är en av Sveriges insjö-öar och ligger i Hjälmarén. Ön är en mil i omkrets och är därmed Hjälmarens största ö. Den ligger på en sandås, vilken går genom hela sjön. Landskapet är flackt till sin karaktär och består både av jordbruksbygd och skogsmark<sup>5</sup>. Öns namn uppfattas allmänt stamma ur det mycket gamla ordet *vin*, vilket betyder fågellek eller fisklek, eller verbet *vina* som betyder leka (om djur).<sup>6</sup>

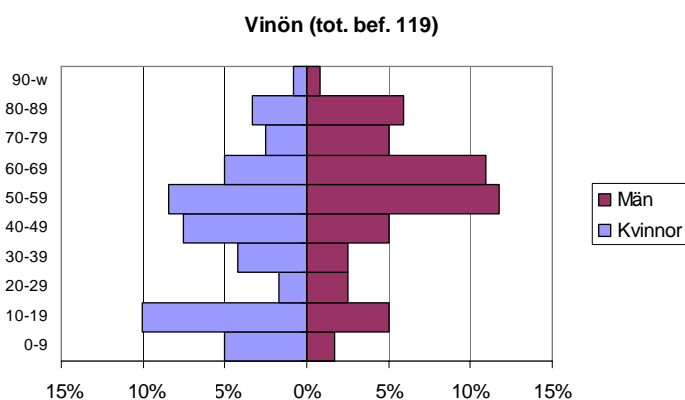


### Historik

Vinön har varit bebodd sedan järnåldern. Flera gravfält finns på ön. Vid det så kallade Norra gravfältet finns cirka 20 gravar, varav tre högar, en rest sten samt en domarring. Detta gravfält har daterats till yngre järnålder (550-1050 e. Kr.). Vinön är det första ortnamn som är nämnt i skrift i Närke, genom Åsbystenen, en runsten vilken beräknas vara cirka tusen år gammal. Ön har olika ägare fram till 1793 då de två byalagen på ön köpte loss Vinön för 400 riksdaler. Hemmansägarna på ön fick dock inte behålla avkastningen från sin jord och varje år fick invånarna på ön göra en veckolång resa för att lämna sin skattesäd. De flesta invånarna på ön löste ut sig från frälseräntan i början av 1900-talet, men några fortsatte att betala ända fram till 1940-talet. Men det är fisket som har haft den största betydelsen för ”viningarnas” försörjning och inte den odlingsbara marken.<sup>7</sup>

### Befolkning

År 2002 fanns 119 invånare på Vinön och av dessa var 58 kvinnor och 61 män. Befolkningen har minskat något från 1998. Av de 119 var 34 barn och ungdomar under 18 år. I åldrarna 19-29 år fanns sex invånare. Det är dock ingen ovanlig situation, då unga människor ofta flyttar från lands- och glesbygder för att till exempel utbilda sig. Den största



<sup>5</sup> Välkommen till Östernärke (2000)

<sup>6</sup> Riksantikvarieämbetet

<sup>7</sup> Ek, B (2002)

åldersgruppen på ön är född på 1940-talet och antalet invånare i åldrarna 50-59 år är 24. Antalet pensionärer (65+) är 31 och utgör då 26 procent av invånarna på Vinön.<sup>8</sup> Utöver de bofasta invånarna beräknas det finnas cirka 300 fritidsboende om somrarna.<sup>9</sup>

År 2000 fanns 189 byggnader på Vinön.<sup>10</sup>

### *Översiktsplan*

Örebro kommun har en ny översiktsplan från 2002. I denna nämns Vinön endast i sammanhanget att vindkraftverk utreds på ön eller i vattnet utanför. En stor del av Hjälmarens är klassad som riksintresse för friluftsliv. Mycket höga natur- och kulturvärden finns och Vinön berörs av riksintressen för yrkesfiske och friluftsliv.<sup>11</sup>

### *Färjetrafiken*

Mellan Vinön och fastlandet – Hampetorp - går en färjelinje, Vinöleden, som är fem kilometer lång och därmed den längsta insjöfärjeleden i Sverige. Vinöleden började trafikeras 1944 och drivs idag av Vägverkets färjerederi. Två färjor trafikerar sträckan, Vinösund och Isabella. Den sistnämnda används under isperioden då den är isförstärkt. Resan är avgiftsfri och tar cirka 20 minuter. Under vardagar och helgfria lördagar gör färjan 15 turer i vardera riktningen. Under söndagar och helgdagar går 13 turer i vardera riktningen. Per dygn transporteras ungefär 100 fordon och cirka 60 fotgängare/cyklister/mopedister. Trafiken är betydligt mer omfattande sommartid. Från maj till augusti transporteras 130-140 fordon per dygn. Under vintern hålls en väg över isen öppen när omständigheterna tillåter detta.

### *Färja eller fast förbindelse?*

Vägverket gjorde en förstudie för att avgöra huruvida det var möjligt att bygga en fast förbindelse mellan Vinön och fastlandet. Denna förstudie färdigställdes i maj 2002. Färjan var ålderstigen och skulle behöva bytas ut inom de närmaste åren och delar av öbefolkningen uppfattade färjetrafiken som osnabb och omständlig.<sup>12</sup> Man diskuterade tre olika alternativ, men beslutade slutligen att inte fortsätta med någon planering och projektering för en fast förbindelse till ön.

### *Näringsliv och sysselsättning*

Det finns ett 20-tal familjejordbruk på ön och Vinön är känt för odling av gurkor, potatis och jordgubbar.<sup>13</sup> Ett av jordbruken är inriktat mot mjölkproduktion medan de övriga främst odlar spannmål. Vissa har även köttdjur och får. Få ägnar sig emellertid åt dessa sysslor på heltid, utan kombinerar med annat förvärvsarbete, till exempel fiske.<sup>14</sup>

Det finns ett tiotal fiskare på ön och fisket har alltid varit en betydande inkomstkälla. Den mest betydelsefulla fisken är gösen. Den utgör basen för fisket i Hjälmarens och fiskas under hela året. Även gädda och abborre spelar roll för fisket. Man fiskar också ål och ålen står för ungefär 10 procent av fisket i Hjälmarens idag. Ålen planteras in då den inte naturligt vandrar upp i sjön. Kräftfisket hade förr en stor betydelse för fiskarna då Hjälmarens var Sveriges kräftrikaste sjö.

---

<sup>8</sup> Glesbygdsvverkets statistik

<sup>9</sup> Vinöns kultur- och hembygdsförening

<sup>10</sup> Öar i Sverige SCB (2001)

<sup>11</sup> Örebro Kommun, ÖP (2002)

<sup>12</sup> Förstudie fast förbindelse till Vinön (2002)

<sup>13</sup> Välkommen till Östernärke (2000)

<sup>14</sup> Förstudie fast förbindelse till Vinön (2002)



Hjälmaran drabbades dock av kräftpest år 1907. Nu har en resistent kräftsort planterats in och kräftfisket börjar återigen få betydelse för fiskerinäringen.<sup>15</sup>

Utöver fiske och jordbruk har det under de senaste åren tillkommit nya företag inriktade mot turism, exempelvis bangolf, värdshus och bagare. Hemtjänsten på ön har tre anställda. Den största arbetsplatsen är dock färjetrafiken med cirka 10 anställda.

På Vinön finns även en parningsstation för bin. Dock går verksamheten för närvarande på sparlåga eftersom det är olämpligt att transportera bin på grund av risken att sprida varroakvalstret, som är en parasit vilken lever på honungsbin.

Ca. 20 personer dagpendlar.<sup>16</sup>

#### *Skolan blev kulturhus*

Vinöns skola lades ned 1996. Redan 1993 tog Vinöns Kultur- och hembyggsförening över skolhuset från Östernärke kommun. Kommunen hyrde under tre år huset för att driva skola. Dock ansågs elevunderlaget för litet för att det skulle vara möjligt att fortsätta med skoldrift. Idag används den tidigare skolan av kultur- och hembyggsföreningen och fungerar som utställningslokal samt används för bibliotek, studiecirkel, filmvisning, möten, hantverksförsäljning och olika former av underhållning.<sup>17</sup> Barn i skolåldern får pendla till Hampetorp eller Odensbacken. För- och grundskola finns i Hampetorp (upp till årskurs 6) samt Odensbacken (årskurs 7-9) och gymnasium i Örebro. För närvarande finns 20 barn och ungdomar på Vinön som pendlar till fastlandet till daghem och skola.

#### *Service*

Det saknas idag dagligvaruhandel på Vinön. Den senaste affären lades ner 2002. Det pågår dock ett arbete för att finna en lösning. Tanken är att det ska vara möjligt att beställa varor från fastlandet. Här studerar man särskilt den ”varulösa lanthandel” som finns i Österåker. Till den får kunderna, efter beställning via Internet, fax eller på annat sätt, sina varor levererade från en större affär.

En äldre affärsbyggnad på ön är ombyggd till värdshus, där man till stor del serverar lokalproducerad och KRAV-godkänd mat<sup>18</sup>. Postservice i form av lantbrevbärare finns.

Ett brandvårn med 12 frivilliga finns. De disponerar ett brandfordon som finns på ön. När larmet går rycker brandvårnet på Vinön ut för en första insats, om så är möjligt, medan brandkåren i Odensbacken transporterar sig till ön, vilket kan ta 30-60 minuter. När det gäller ambulans kör denna från Örebro till Vinön vid utryckningar<sup>19</sup>.

Viss övrig service som inte finns på ön permanent beställs från fastlandet. Exempel på detta är att frisör, zon- och massageterapeut och fotvårdare kommer ut till Vinön med jämna mellanrum<sup>20</sup>. Det har alltså varit möjligt att låta viss service komma ut till ön istället för att vinöborna far till fastlandet.

---

<sup>15</sup> Välkommen till Östernärke (2000)

<sup>16</sup> Vinöns Kultur- och hembyggsförening

<sup>17</sup> Vinöns Kultur och hembyggsförening, samt Ek, B (2002)

<sup>18</sup> Välkommen till Östernärke (2000)

<sup>19</sup> Förstudie fast förbindelse till Vinön (2002)

<sup>20</sup> Ö-bladet maj 2003

### *Kultur- och hembygdsföreningen*

Vinöns Kultur- och hembygdsförening är med i Skärgårdarnas Riksförbund och arbetar på olika sätt för Vinöns utveckling. Ett exempel på verksamheten är att föreningen upplåtit en tvättstuga med tvättmaskin och tumlare. Denna tvättstuga finns i skolhusets källare och är öppen för såväl vinöbor som besökare. Vidare ger föreningen ut ett ö-blad en gång i månaden. Denna tidning är kostnadsfri och arbetet med ö-bladet sker på ideell basis. I skolhuset finns ett ö-kontor.

Utöver kultur- och hembygdsföreningen finns ett flertal andra föreningar på ön. Dessa är Missionsförsamlingen, Mack- och gästhamnensföreningen, Föreningen för fast förbindelse till Vinön, Vinöns Idrottsklubb, Vägsamfällighetsföreningen, Fiskeriföreningen och Vinöns Filmklubb.<sup>21</sup>

### *”Det brinner på Vinön”*

Idén om att göra ett bygdespel hade funnits några år och förverkligades 1998. Bygdespelet ”Det brinner på Vinön” är en specialskriven föreställning om Vinöns liv och skrönor. Det uruppfördes 1998 och spelades i fyra somrar. Det var främst amatörskådespelare från Örebro som medverkade i föreställningen, men även några vinöbor deltog.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> *Vinöns Kultur- och hembygdsförening*

<sup>22</sup> *Ek, B (2002)*

### 13.7 KALLSÖ – LITEN BEFOLKNING PÅ OSTKUSTEN

Kallsö ligger i Sankt Anna skärgård i Söderköpings kommun. Hela denna skärgård är mycket rik på öar och tydligt zonerad med en kargare yttre del och alltmer bevuxna och bördigare inre delar. Fastigheterna på Kallsö täcker en yta av ca. 15 x 4 km. Det är fem gårdar som vardera är ca. 1 000 hektar stora, mest fiskevatten och sammanlagt med över 100 öar. Vid laga skiftet 1863 lades gränserna så att varje gård är ett öst-västligt band för att få del av alla resurserna. Från de yttre hållarna med sälfångst, de olika exponerade fiskevattnen, de inre öarna med betesmark och skog, till var sin del av hemön med åker och betesmark och plats för gårdens byggnader.

#### *Befolkning*

De fem gårdarna på ön är sammanförda till fyra brukningsenheter, som idag alla är bebodda och brukade. Kallsö har nu 18 invånare, fördelade på nio hushåll. Där finns två barnfamiljer och medelåldern är låg, cirka 35 år.



Bland öborna finns de som levt hela sitt liv där och de som är inflyttade. ”Sommargäster som stannade kvar” finns också. Sommartid kommer ytterligare människor ut och bor på Kallsö men det finns inte någon omfattande sommarbebyggelse.

#### *Natur och kultur*

Sankt Anna skärgård är ett klassiskt skärgårdslandskap med ett sönderbrutet urberg som ger en mycket finskuren övärld med i det närmaste oräkneliga öar, holmar och skär. Öarna är relativt flacka och vattenområdena grunda med stora ytor där produktiva bottnar nås av solljuset. Området är tydligt zonerat med de yttre grynnorna mot havet, över magert bevuxna skär, till de inre större öarna som är skogklädda och också har odlad jord.

Fram till 1800 var Kallsö ett lotshemman. Lotsarna fick bruka gårdarna som ersättning för att de alltid stod redo att lotsa fartyg. Lotsningen drogs in 1810 och de fick köpa sina hemmandelar. 1863 kom laga skiftet och gårdarna flyttades ut över ön från den gamla gemensamma byn.

År 1900 kom en smälänning, Anders Johansson från Öro, och arrenderade ålfiskevatten. Det blev ett framgångsrikt fiske och senare köpte han två av gårdarna på Kallsö. Denna introduktion av ålfisket i Sankt Anna fick snabbt stor spridning till andra hemman. På grund av den speciella karaktär fisket efter vandringsål har så är inte fiskerätten med större fasta redskap permanent skiftat mellan fastigheterna. Istället ”går detta fiske i hävd”, vilket innebär att de bästa fiskeplatserna har alla gårdar tillgång till med vissa års mellanrum.

#### *Myndighetskonflikter*

Ett mycket viktigt förhållande är att öborna äger sina fastigheter på Kallsö och brukar dem själva. Den grundläggande synen på värdet i dessa frågor har varit svår för länets myndigheter att förstå. Man har allt mer kommit att föreslå att Kallsö skärgård ska bli reserivat av olika slag. En

stor konflikt bröt ut när Naturvårdsverket ensidigt, utan att kontakta markägarna, lade fram förslaget att göra nationalpark av större delen av gårdarna. Öborna rasade och anser att de alltid brukat och vårdat sina marker och att naturvärdena delvis beror på just detta. De anser också att det inte finns några exploateringshot mot naturvärdena i denna skärgård. Frågan verkar idag helt blockerad.

En annan viktig fråga som utvecklats mycket olyckligt är när staten beslutade införa ett fritt handredskapsfiske på privata fastigheter mot skärgårdsbornas vilja på 1980-talet. Någon ersättning fick inte Kallsöborna för detta intrång. De ansågs nämligen inte få någon inskränkning i sin egen rätt att fiska. Många vittnesmål finns om hur denna reform förgiftade tillvaron för skärgårdsborna. Intresset för fiskevård försvann när fiskeresursen blev allas egendom.

En mycket viktig aspekt är att en stor ekonomisk potential i en växande fisketurism berövades fiskevattenägarna. Frågan om att riva upp reformen drivs fortfarande av skärgårdsborna. Nu har man fått stöd av fiskeribiologer som söker bättre åtgärder för fiskevården. Kallsöborna har under alla år varit mycket aktiva i denna debatt.

Mycket av skärgårdsbornas argument i olika frågor kring myndigheternas agerande har förts fram genom Östergötlands Skärgårdsförening, där också Kallsöborna alltid varit aktiva.

#### *Kommunikationer*

Hemön Kallsö ligger ca. fem km från fastlandshamnen på Norra Finnö, dit det finns bra bilväg. Här har öborna tillgång till den brygga som ägs av vägföreningen. Men man har samma problem som i många av landets skärgårdsområden; Parkeringsplatser var inte påtänkta när samfälligheter för bryggor bildades för 150 år sedan. Det är alltså ett återkommande problem att hävda sin parkeringsplats, särskilt sommartid. Kommunens planering har ännu inte löst frågan.

Det finns ingen bilfärja till Kallsö och ingen biltrafik på ön, utan där är det traktorvägar som gäller. Enda gången bilen kommer dit är möjligen på vintern när öborna stakar ut en egen vinterväg.

Den samhällsbetalade båttrafiken till Kallsö består av skolskjutsar, kompletteringstrafik för dem som inte kör egen båt iland, samt färdtjänst.

Skolskjutsar går idag för de tre barn som ska till Sankt Anna skola. Barnen hämtas med en snabbgående båt på sina respektive bryggor på Kallsö av kommunens entreprenör och körs till fastlandet. Där tar skolbussen vid. Vintertid sker transporter med svävare. Små svävare för fem personer inköptes genom länstrafikbolaget Östgötatrafik i ett EU-projekt (Mål 5b Skärgård) 1998. De placerades ut hos entreprenörer som kör trafik vintertid. Svävaren har klart konkurrerat ut hydrokoptern som mer framkomlig och bekvämare för resenärerna.

Kompletteringstrafiken är beställningsstyrd. Man får ringa dagen innan och beställa. Trafiken ska gå på bestämda tider för att ansluta till buss. Regelbunden arbetspendling är inte tillåten, utan det handlar om att kunna ta sig till staden för ärenden. På Kallsö är det framför allt vintertid som trafiken utnyttjas. När det går att åka egen båt gör de flesta det. Avgiften för en enkel resa med "komptrafiken" är samma som en zon-avgift med buss på land - 16 kronor år 2003.

#### *Tungt och skrymmande gods*

I Östergötlands skärgård finns ett system med fraktstöd. Det är kustkommunerna och länet som gemensamt finansierar ett stöd till företagarna som behöver lösa sina tunga frakter. Det kan gälla lastpallar med foder och gödning, byggmaterial, levande djur m.m. Principen är att den som ska ha något fraktat själv beställer färja och betalar fraktkostnaden. Därefter kan man ansöka om stöd och få 66 procent av fakturan exklusive moms. För frakt av fisk i lådor gäller 50 öre per kilo

fisk. Stödet administreras på uppdrag av länet av skärgårdsföreningen som har stor lokalkännedom. Fraktstöd utgår med max 15 000 kr per företag och år. På Kallsö är det flera som har egna färjor och större båtar. När de kör sina frakter får de en lägre ersättning för egen färja.

#### *Full sysselsättning med framtidstro och anpassning*

Alla familjerna på ön är egna företagare, även om några också har vissa inkomster av tjänst.

Den ursprungliga basen var de areella näringarna jordbruk och fiske och alla hade ganska likartade företag. Dessa näringar har en allt hårdare ekonomisk utveckling. På Kallsö har det skett en specialisering så att vissa gårdar har satsat på fisket och andra på jordbruket. Det innebär att de naturgivna resurserna har bytt brukare på ön, men ägandet är inte ändrat. Även denna rationalisering har dock varit otillräcklig. Det är allt svårare att komma över mer mark eller vatten för brukande. Priser på skärgårdshemman har för länge sedan passerat de areella näringarnas avkastningsvärden.

Det har då utvecklats nya vägar. Inom fisket har man satsat på vidareförädling och inom jordbruket har man satsat på att utnyttja miljöstöden och åta sig entreprenaduppgifter eftersom man har en maskinpark. Även ett bättre utnyttjande av skogen finns med. Ett typiskt mönster är också att företagen är kombinerade, många gånger med en säsonganpassning. Idag finns följande strukturer på de fyra gårdarna, alla utvecklade från tidigare rent jord- och skogsbruk. Gårdarnas företag är också familjeföretag med alla medlemmar engagerade.

- Fårskötsel, turisttrafik, godsfrakter med färja, skogsarbete och sågverk.
- Fiske, fiskförädling, skrivarbete.
- Köttdjur, passagerartrafik, entreprenadarbeten.
- Fiske, fiskförädling.

Genom denna utveckling finns den gamla gårdsstrukturen kvar och därmed en stabil befolkningsnivå.

#### *Service*

I en glesbygdsskärgård som Sankt Anna är all offentlig och kommersiell service baserad på fastlandet. Det finns därmed ett starkt behov för alla familjer att ha tillgång till bil för att klara sina behov.

Skolan i Sankt Anna ligger ungefär 15 km från Kallsöbornas fastlandshamn. Det är en skola med förskola och årskurs 1-6 och har cirka 70 barn. Där finns också ett nytt daghem. För högre klasser och gymnasium gäller Söderköping som ligger 40 km bort.

#### *Projekt för framtiden*

Det är en god sammanhållning på ön och även en bra framtidstro. Flera investeringar för framtiden sker. En gemensam slip för torrsättning av större båtar har byggts och utnyttjas av alla. På en av gårdarna har en ny större ligghall för nötkreatur byggts. En av fiskarna har ansvar för ett nytt isverk som kan förse alla med den nödvändiga isen för transport av fisk. En familj har investerat i större färjor, främst för att kunna arbeta med godsfrakter, men även öppna möjligheter med uppdrag i skogsbruket på öar. Det finns långt framskridna planer på att bygga några stugor för korttidsuthyrning liksom deltagande i ett turismprojekt som skulle skapa nya inkomstmöjligheter.

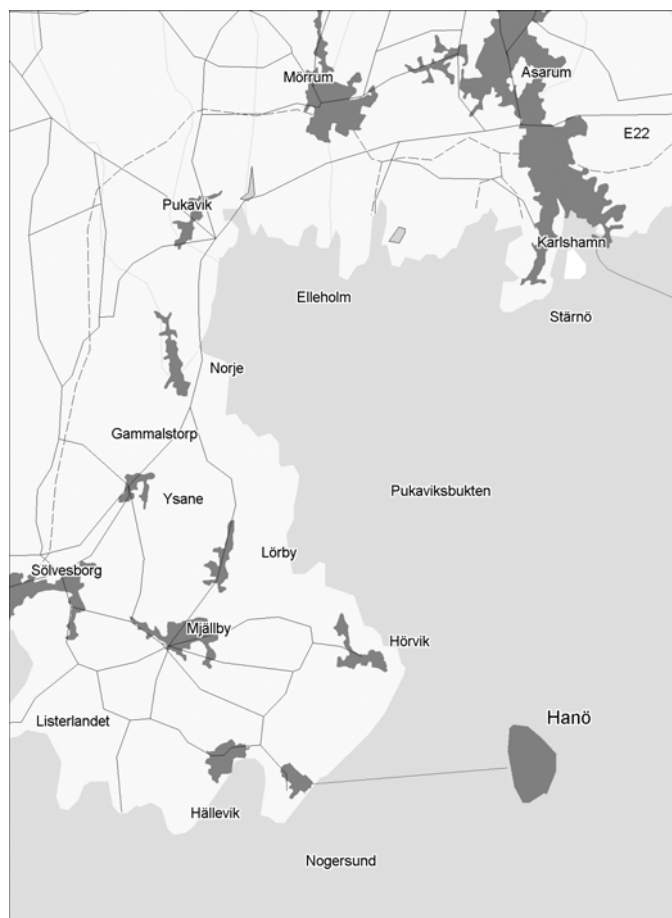
## 13.8 HANÖ – KOMMUNIKATIONER AVGÖRANDE

Hanö i Sölvesborgs kommun är ett annat exempel på en ö med långt avstånd till fastlandet – sex km - och ringa befolkning.

### *Befolkning*

Ön har 2003 endast 34 invånare som bor året runt, av dessa är 28 ålderspensionärer. Som mest har det bott 260 personer på ön, så det har skett en stor förändring. Fast befolkning fick ön troligen på 1830-talet. Dessförinnan hade ön tjänat som tillfällig bas för fiske av torsk och sill. Hamnen var då full av fiskebåtar med förbindelse till Bornholm, Karlskrona m.m.

På Hanö finns ca. 60 bostäder lämpade för åretruntboende. Över hälften av dem är rena sommarbostäder och sommartid bor ca. 200 personer på ön. Med dagsbesökare blir det över 30 000 besökare per år.



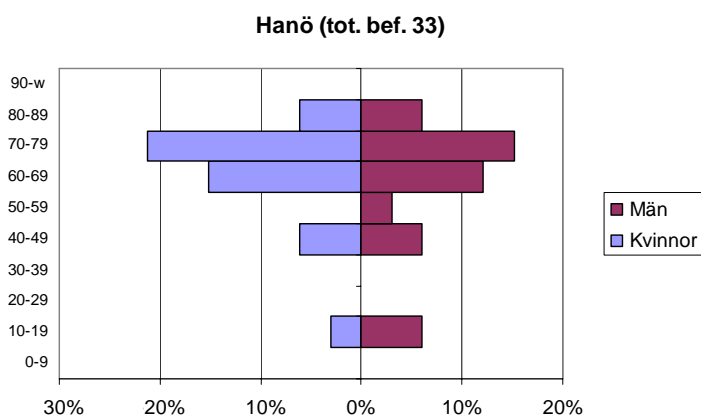
### *Kommunikationer*

Den allt överskuggande frågan kring utvecklingen på Hanö är kommunikationerna. Till ön kommer man med båten Hanösund från fiskeläget Nogensund på Listerlandet. Resan tar 30 minuter. Båten går två turer per dag (tre på fredagar) under tiden september-maj, något mer på sommaren. Båten tar inga bilar, så det är bara traktortrafik på ön. Det är länstrafiken i Blekinge som är huvudman för trafiken.

Ett grundläggande problem är att trafiken utgår från fastlandet och inte från Hanö. Det gör att första turen iland går först 09.20. Skolbarn som ska iland kommer alltså alltid för sent! På

eftermiddagen går det också bara en tur, antingen 14.15 eller 15.30 beroende på veckodag. Endast på fredagar finns en senare eftermiddagstur, 17.45. Arbetspendling är alltså otänkbar.

Om istället båten utgick från Hanö skulle första turen vända sig till dem som ska iland och sista turen till dem som ska ut igen. Dessutom skulle den ordningen ge en ökad trygghet



för nödtransporter. Principen med båten stationerad på ön är ofta genomförd för isolerade öar, t.ex. på Ven, Karingön, Koster etc. Med båtens natthamn på ön skulle också ett antal värdefulla arbetstillfällen tillföras ön.

Bland speciella problem finns ett behov av säkrare bilplatser i Nogersund. Skadegörelse och inbrott i bilar har skett flera gånger och man arbetar för att få bygga garage.

#### *Natur och kultur*

Hanö har en karakteristisk profil med sin granitkägla 60 meter över havet. Där uppe står fyrtornet, ytterligare 16 m högt. Den första fyren tändes 1869. Idag är det en av de mest ljusstarka fyrarna i Östersjön med en lysvidd på ca. 40 km. Fyren automatiserades 1981.

På ön ser man tydligt klapperstensfält och gamla strandvallar på olika nivåer från istidens slut. Då stod havsnivån mycket högre än idag och landet var ännu nertryckt efter isen. En stor del av ön är idag täckt av tät buskskog. Hanö är ca. 400 hektar stor.

En speciell situation råder kring ägoförhållandena. Hanö är i privat ägo. Efter att 1759 ha köpts fri från Kronan bytte ön ägare flera gånger. En bonde och en ålakung köpte ön 1947 och deras ättlingar äger den idag, men ingen av dem bor på ön. Förhandlingar pågår om att bilda ett naturreservat med statligt ägande. Själva byområdet löstes ut på 1950-talet, så alla husägare har egna tomter.

1956 arrenderades jakten ut till en krögare och en slaktare som då planterade ut fem dovhjortar på ön. Affärsidén fanns där. Hanöhjort - fint styckad - på krogens matsedel. Idag finns 150-200 hjortar fritt på ön och jakter anordnas. Den siste bonden med betesdjur gav upp på 1960-talet.

Hanö har ett udda historiskt minne, den "Engelska kyrkogården". Under Napoleonkriget var Sverige allierat med England fram till 1810. Då var Hanö bas för den engelska flottan. Efter förlusten av Finland och andra påtryckningar förklarade Sverige 1810 dock krig med England i samband med att vi var tvingade in i kontinentalblockaden. Den skulle stänga ute engelska varor från kontinenten. Trots detta tilläts engelsmännen fortsätta att ha en flottstyrka vid Hanö ända till 1812. Detta var mycket viktigt för engelsmännen som därmed kunde kringgå blockaden med konvojer och handel via Östersjön. Den största konvojen samlades vid Hanö i juli 1810 och omfattade 1 000 handelsfartyg som kunde gå ut ur Östersjön under ledning av det klassiska flaggskeppet "Victory". Från denna tid finns en engelsk kyrkogård på ön med 15 sjömän begravda. Engelska flottan besöker regelmässigt Hanö när man är i Östersjön, senast 1998. Vid ett av besöken reste de ett nytt kors på kyrkogården.

#### *Service*

En affärslokal byggdes i hamnen och var tillsammans med en restaurang och hamnservicebyggnad öppen året runt till 2002. Dagligvaror måste nu tas från Nogersund.

För att påverka ösamhällets utveckling bildades Hanö Hamn och Byalag ekonomisk förening 1995. Man har idag 80 medlemmar. Föreningen äger öns vandrarhem, som är den gamla skolbyggnaden, den tidigare fyrvaktarbostaden samt en bygdegård med plats för 100-talet sittande gäster. I projektform har man också åstadkommit en stor upprustning av hamnen och ett reningsverk, delvis finansierat genom EU:s program Mål 5b och av Sölvesborgs kommun.

Kommunal service är många gånger svår att klara på ön. Problemet med båttrafiken påverkar arbetet i t.ex. hemtjänsten. Om en person är berättigad till två timmars hjälp ett par dar i veckan så innebär det med dagens tidtabeller att det blir två hela dagar som går åt. De som behöver vård uttrycker det som att "det möter motstånd" att be om hjälp, när man vet hur krångligt det är. Serviceboende finns i Nogersund.

#### *Skola*

Skolan på Hanö lades ner 1974. Idag finns tre elever i skolåldern. Ett barn är i årskurserna 1-6,

där skolan ligger i Nogersund. Med tanke på färjetiderna så innebär det att man ständigt missar undervisningstid varje morgon. Skolan med årskurs 7-9 ligger i Mjällby, 3 km in i land och gymnasiet ligger i Sölvesborg, 14 km in i land. För dessa barn är det inackordering som gäller.

#### *Arbete*

De statliga jobben har försvunnit bit för bit från Hanö. Lotsplatsen drogs in 1929. Fyren avbemannades 1981, och SMHI-stationen 1995. En yngre familj med tidigare anställning på SMHI är kvar på ön. I en framtid kanske arbeten med tillsyn av blivande reservat kan utvecklas.

Fisket som alltid varit den stora inkomstmöjligheten i Hanöbukten var länge det viktigaste yrket. Men även i denna näring sker förändringar. Många ättlingar till Hanöbor har idag stora och moderna trålare. Men de utgår från Nogersund och andra fastlandshamnar. Som en koppling till fisket fanns också förr flera minkfarmer på ön. Den sista trälaren försvann 1995 och idag finns endast en yrkesfiskare.

Turismen är en växande näring även i denna skärgård. Men säsongen är kort och färjetrafikens tidtabeller är återigen avgörande. Den ekonomiska föreningen har vandrarhemmet, fyrvaktarbostäderna, hamnen, affären och restaurangen att arbeta med. De är nyligen uppbyggda, upprustade och utarrenderade. Med visst stöd hölls affären öppen de första åren. Men nu hösten 2003, stängs den för första gången för vintersäsongen. Föreningen har varit duktig på att driva olika projekt för att locka investeringar. Utöver de ovan nämnda så bygger kommunen nu under hösten 2003 ut bredband via telelänk till ön.



*Allmänt om Koster*

Kosteröarna utgörs av huvudöarna Syd- och Nordkoster som tillsammans med Ramsö och ett antal små, obebodda öar utgör ett sammanhållet skärgårdsområde. Det är beläget i norra Bohuslän, tio kilometer sydväst om Strömstad. Sydkoster och Nordkoster är de största öarna i arkipelagen och idag de enda med bofast befolkning. Några personer är av och till folkbokförda på Ramsö, men ön bebos nuförtiden mest under sommarhalvåret. Sydkoster har en landareal på 782 hektar och Nordkoster 387 hektar. Namnet Koster ursprung är osäkert. En förklaring är att det kommer från det fornnordiska ordet *kostir*, vilket betyder matplatserna och då skulle avse de goda fiskemöjligheterna vid öarna<sup>23</sup>.

Öarnas natur har olika karaktär även om båda hyst lantbruk sedan medeltiden. En förklaring till detta är att Nordkoster västsida vetter direkt mot havet, medan Sydkoster skyddas av ett bälte mindre öar och skär. Sydkoster präglas av lummig växtlighet med barrskog, lövskog och ljunghedar. Den inre delen av ön utgörs i huvudsak av bergspartier och jordbruksmark. Nordkoster utmärks av sin mer bergiga natur med öppna hedar och klapperstensfält i de nordliga delarna av ön.<sup>24</sup> Koster varierande natur ger upphov till en flora som har inslag av såväl atlantiska växter som fjällväxter. Lövskogen består av ädellövträd som hassel, lind, ek, ask och alm. Barrskogen domineras av tall. Tallen är inplanterad, men till största delen självsådd. En trolig utveckling, om inte tallen gallras bort, är att den mer och mer kommer att dominera de förr öppna strandängarna.<sup>25</sup>



Idag utgörs ca. 60 procent av Koster yta av naturreservat. Det finns dock inte tillräckligt med betesdjur för att marken ska skötas enligt de av staten formulerade målen. För att höja ambitionsnivån för naturvården i dessa områden krävs mer betande djur. Men kostnaderna för frakt av foder och vid slakt är stora. Lönsamheten för betesdrift med får, kor etc. blir därför dålig. Ett sätt att lösa detta vore att anlägga ett mindre gårdsslakteri på Koster.

*Befolkning*

Trots stora insatser för att förnya näringsliv och förbättra service och kommunikationer med fastlandet, har Koster en negativ befolkningsutveckling. Svårigheter att få bostad hindrar yngre

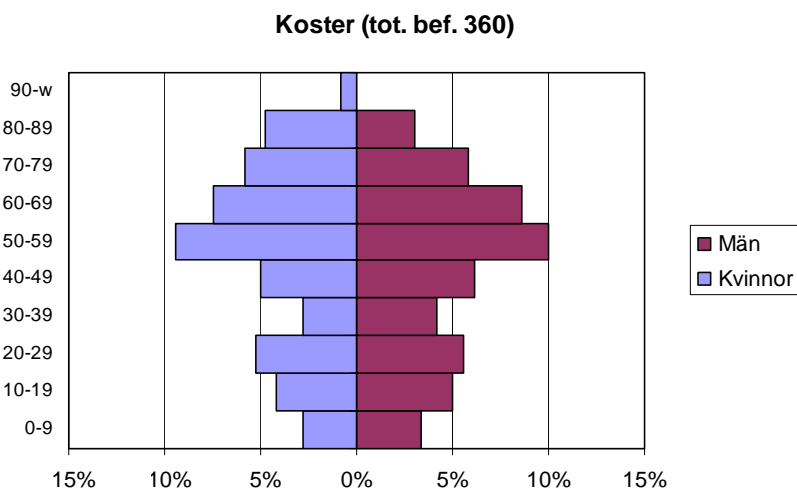
<sup>23</sup> <http://www.kosteroarna.com> 03-04-16

<sup>24</sup> Emilsson, O (1994)

<sup>25</sup> Kosterbladet (2002)

hushåll att bli kvar eller flytta till öarna. På Nordkoster saknas både barnomsorg och skola, vilket medfört att barnantalet minskat mycket drastiskt.

Kosteröarna har som mest hyst ca. 600 personer, varav drygt 110 på Nordkoster. 2002 var 360 personer folkbokförda på Koster. Andelen barn och ungdomar under 18 år är 17 procent på Sydkoster mot Nordkoster 9 procent. På Nordkoster är antalet flickor/pojkar under 18 lika många, medan Sydkoster har en viss övervikt av pojkar. I åldrarna 19-29 finns 15 invånare på Nordkoster (5 män, 10 kvinnor) och 26 på Sydkoster (16 män, 10 kvinnor) I förhållande till hela



befolkningen ger det 13,5 procent i åldrarna 19-29 på Nordkoster och närmare 10,4 procent på Sydkoster. I denna åldersgrupp är alltså förhållandet det motsatta mellan öarna trots att skillnaden inte är lika stor. Andelen pensionärer är högre på Nordkoster med 31,5 procent av befolkningen än Sydkoster där andelen är 26 procent.

Siffrorna går att jämföra med rikets genomsnitt som ligger på 17,2 procent.<sup>26</sup>

#### Boende

I relation till antalet fastboende finns det många helårsbostäder. Mer än 2/3 av dessa har emellertid förvandlats till fritidsbostäder (på Sydkoster 464 och på Nordkoster 268 byggnader år 2000).<sup>27</sup> Liksom i många andra skärgårdsområden innebär bristen på bostäder anpassade till den lokala betalningsförmågan ett mycket stort problem för Koster. Fastighetspriserna ligger på mycket höga nivåer, vilket ofta omöjliggör för dem som vill ha ett helårsboende på någon av öarna. Husen köps istället som fritidsbostäder av personer som har de ekonomiska resurser som krävs. De höga priserna för hus leder till höga fastighetsskatter, vilket ytterligare försvårar för de bofasta att försörja sig och bo kvar på ön. Ett sätt att lösa detta problem är att bygga fler hyresbostäder. Sydkoster är exempel på en ö där utvecklingen bromsas av bristen på hyresbostäder. Kommunen har i samarbete med öbornas organisationer uppfört cirka 20 lägenheter, men många fler skulle behövas.

#### Historik

Det finns lämningar på Sydkoster som visar att det funnits människor här i mer än 2 000 år. Dessa fynd består av brons- eller stenåldersbosättningar samt lägereldar.<sup>28</sup> En bofast befolkning finns dokumenterad sedan tidig medeltid. Skatt har betalats från sju hemman redan från 1300-talet.<sup>29</sup> Befolkningen var då relativt liten och bestod av fiskarbönder, som valt att bosätta sig på ön p.g.a. den möjlighet som fanns att kombinera jordbruk och fiske. Denna kombination levde

<sup>26</sup> Statistik från Glesbygdverket

<sup>27</sup> SCB, statistiska meddelanden

<sup>28</sup> Emilsson, O (1994)

<sup>29</sup> Arén, H (1989)

kvar ända till 1950-talet. Den slutliga ”dödsstöten” för jordbruket kom efter andra världskriget. Jordbruksarealerna var för små för att klara de krav staten ställde på ett modernt jordbruk. Marken kom därför att säljas ut till fritidsboende, bebyggas eller förfalla.<sup>30</sup>

Under andra halvan av 1800-talet skedde stora förändringar. Förbättrad hygien, mekanisering av jordbruket och fördelaktiga grödor förstärkte människornas överlevnadschanser. Maskiner och redskap effektiviserade jordbruket. Behovet av arbetskraft minskade. Detta resulterade i arbetslöshet på landsbygden. Många människor tvingades emigrera eller flyttade till storstäderna. På västkusten var situationen den motsatta. Här ökade befolkningen istället. Detta hade sin grund i en kraftig sillperiod. På Koster uppstod vid denna tid en ren yrkesfiskarkår som ägnade sig åt fiske året runt. Investeringarna i havsgående båtar och ny utrustning krävde att fisket bedrevs året om. Jordbruket överläts till kvinnor och barn. Övergången från en fiskebondekultur till ett rent yrkesfiske skapade förutsättningar för en befolkningsökning. Nya försörjningsmöjligheter fanns inte bara inom fisket, utan även inom andra verksamheter kopplade till fisket, t. ex. saltare och tunnbindare. När sillen försvann vid sekelskiftet fick man rikta in sig på annat fiske. Efterhand har andelen fiskare kommit att minska kraftigt och effektiviseringen inom fiskenäringen har minskat behovet av fiskare. Många har därför tvingats flytta till städerna för arbete.<sup>31</sup>

Vid mitten av 1700-talet hade Kosteröarna ca. 50 mantalsskrivna invånare. Invånarantalet ökade avsevärt under 1700-talets senare del och 1800-talet genom de sillperioder som inföll. I början av 1900-talet hade öarna en befolkning på 500 personer. Under 1900-talets början fortsatte ökningen. Detta hade delvis sin grund i räkfisket som påbörjades i Kosterfjorden 1902. Befolkningsökningen kulminerade på 1930-talet med 600 invånare. Under denna tid fanns 30 räkträlare i Kosteris fiskeflotta. Utöver de som fick sin utkomst genom fiske och jordbruk fanns båtbyggare, tullare och lotsar. Dessutom började ön besökas av turister, vilket blev en ny inkomstkälla för kosterborna, särskilt för kvinnorna.<sup>32</sup>

Turismen blev en uppskattad företeelse. Badgästernas besök innebar extrainkomster för öborna. Badgästerna var i allt beroende av de bofasta. De bodde hos befolkningen och åt på deras pensionat. Ville man ut på havet fanns speciella s. k. ”badgästseglare”, ofta äldre fiskare som tog med folk ut på sjön. Idag har situationen radikalt förändrats. Turismen har blivit en ”massrörelse”. Många har egna hus på Koster eller del i andelshus och båtturismen är omfattande. På öarna finns dessutom campingplats och stugbyar. En stor andel av de äldre bostäderna har köpts upp för sommarboende. För kosterborna har turism och friluftsliv blivit viktiga försörjningskällor i tider då jordbruket och fisket har fått mindre betydelse.<sup>33</sup> Sammantaget sker det under semesterperioden ca. 8 000 övernattningar - per natt!

#### *Service*

Det finns livsmedelsbutiker på såväl Syd- som Nordkoster, den förstnämnda med ett åretruntöppet café och en sommarfilial vid Kyrkosund. Affärerna fungerar som utlämningsställe för Systembolaget och Apoteket samt erbjuder tipstjänst, bensin och gasol. Biblioteket i Strömstad har en filial på Sydkoster och det finns postkontor på båda öarna med s. k. relaterade tjänster. Det finns även räddningstjänst med sex man på vardera ön. De är utbildade i sjukvård

---

<sup>30</sup> Arén, H (1989)

<sup>31</sup> Arén, H (1989)

<sup>32</sup> <http://www.kosteroarna.com> 03-04-16

<sup>33</sup> Arén, H (1989)

och HLR, hjärt-lungräddning.<sup>34</sup> Utöver detta finns en liten ”sybehörsaffär” och flera restauranger, en modern föreläsningssal, sporthall, hembygdsmuseum, danslokal etc.

Kosters servicenivå kan dock vara hotad på grund av det minskande befolkningsunderlaget och kommunens sviktande ekonomi. I synnerhet syns detta på Nordkoster, där hotet om en neddragning av service blir mer påtagligt.

#### *Skola*

Det finns barnomsorg och låg- och mellanstadieskola på Sydkoster. Läsåret 2002-03 har skolan 16 elever fördelade på årskurserna 0-6. Kommunen har tilldelat skolan 1,5 lärartjänster med extra stöd vid behov.<sup>35</sup> Daghemmet har även öppet om somrarna, eftersom somrarna innebär högsäsong för invånarna på ön. De ungdomar som går i högstadiet samt gymnasiet pendlar till Strömstad. Till högstadiet pendlar idag åtta ungdomar och till gymnasiet lika många.

Indragningar inom barnomsorgen är föreslagna.

#### *Näringsliv*

Det finns ett förhållandevis stort antal företagare på Koster, ca. 60 stycken. Verksamheten spänner från restauranger över byggfirmor till grafisk formgivning. Var sjätte person på öarna är alltså företagare, en hög siffra. Fisket, som historiskt sett varit huvudnäring på Koster, har fått en minskande betydelse. Fortfarande är det dock en stor näring med ett tiotal heltidsfiskare och minst lika många binäringsfiskare. Fisket har också en stor betydelse för Kosters identitet. Hummer och räkor är viktiga fångstobjekt. Hur fisket kommer att se ut i framtiden är svårare att avgöra. Hot om utfiskning resulterar i kvoterings- och begränsningar av fisket. Många ungdomar på Koster föredrar därför att söka sin utkomst på annat sätt. Under senare år har emellertid två nya trålare etablerats med yngre fiskare.

Jordbruket på öarna är av mindre omfattning, men har betydelse för att hålla kulturlandskapet öppet. På öarna produceras grönsaker, jordgubbar, tomater, gurkor och vindruvor m.m. Några kvinnliga odlare har startat en odlarförening med namnet *Kosterverk*. Syftet med föreningen är att värna lokal odling och öka den lokala självförsörjningen av mat.<sup>36</sup>

Ungefär hälften av befolkningen på Koster pendlar till arbeten på fastlandet. De flesta av arbetspendlarna är kvinnor och många av dem har deltidsarbete.<sup>37</sup> Pendlingsmöjligheterna har gett positiva utslag i befolkningsutvecklingen på Koster. Om försörjningsmöjligheter saknas på ön finns det möjlighet att bo kvar genom att pendla till fastlandet för sin försörjning. Pendlingsmöjligheterna kommer troligen att få ökad betydelse för Kosters möjligheter att överleva som samhälle, och helst då kunna öka sin befolkning till ca. 500 invånare.<sup>38</sup>

#### *Kommunikationer*

En passagerarbåt och en fraktfärja trafikerar Kosteröarna från Strömstad. Där finns i sin tur färjeförbindelse till Sandefjord i Norge, på sommaren även till Halden och Fredrikstad. Det finns fem bryggor på Kosteröarna och restiden är mellan 30 och 60 minuter, beroende på vilken brygga man ska till. Färjorna går under högsäsong en gång i timmen från Strömstad. På vintern körs 5-6 turer per dag. Utöver färjorna är det möjligt att åka till och från öarna med taxibåt.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> <http://www.kosteroarna.com> 03-04-16

<sup>35</sup> <http://www.kosteroarna.com> 03-04-16

<sup>36</sup> *Kosterbladet* (2002)

<sup>37</sup> enl. uppgift från Hans Arén

<sup>38</sup> *Levande skärgård* (2000)

<sup>39</sup> <http://www.kosteroarna.com> 03-04-16

Färjorna drivs av Västtrafik och en enkelbiljett för vuxen kostar under högsäsong 50 kronor och under övriga året 35 kronor. För bofasta ca. 16 kronor för enkelbiljett året runt. Utöver detta finns månadskort för pendlare. För resor mellan Nord- och Sydkoster tas ingen avgift.<sup>40</sup>

#### *Kosternämnden*

På Koster finns ett antal föreningar som arbetar för samhällets utveckling och befolkningens trivsel. För att stärka det ideella arbetets legitimitet gentemot kommun, län och stat har man bildat Kosternämnden. Den är framröstad av invånarna på Koster och består av nio ledamöter. Syftet med Kosternämnden är att den ska kunna ge klara besked om hur befolkningen ställer sig i olika frågor. Inre motsättningar eller meningsskiljaktigheter bland befolkningen ska inte hindra politikerna från att fatta för öarna viktiga beslut. De lokala ideella föreningarna är inte parlamentariskt tillkomna och kan därför uppfattas som icke representativa. Detta kan leda till att deras position gentemot den representativa demokratis instanser inte blir stark.

Kosternämnden har löst detta parlamentariska problem genom att den är framröstad på samma sätt som i val till kommunen, landstinget och riksdagen. Kosternämndens verksamhet har varit framgångsrik och gett en rad resultat som tillkomsten av en färja mellan Nord- och Sydkoster och ett samarbete med länsstyrelsen angående översynen av naturreservaten på Kosteröarna. Nämnden har lagt fram förslag och strategier för att höja nivån på naturvårdsarbetet på öarna.<sup>41</sup> Nämnden har också initierat andra lokala projekt, som t.ex. lokal mobilisering.

---

<sup>40</sup> *Kosterbladet* (2002)

<sup>41</sup> *Framställan angående medverkan i Översyn av naturreservatet Kosteröarna* (2003)

# 14 INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

## 14.1 ÖARNA I EUROPA

Inga samhällen är så starkt begränsade av naturförutsättningarna som öarnas. De villkor som kännetecknar öbefolkningar har stora likheter vart man kommer. De ständiga problemen med kommunikationer, det isolerade läget som gör att samhällets service tunnas ut, den ökande konflikten mellan behovet att bevara det unika samtidigt som allt fler söker sig till öarna på sin fritid.

Öarnas landskap i Europa uppvisar ändå stora skillnader. De större öarna med stor befolkning utvecklar samhällen med en karaktär som liknar fastlandets. Tillräckligt stort befolkningsunderlag gör att egen politisk styrning och ekonomisk administration kan byggas upp. På de mindre öarna är dessa möjligheter sämre och de utgör då oftast en del av fastlandsbaserade regioner.

### *14,6 miljoner öbor i Europa*

Inom de 15 medlemsländerna bor mer än 13,5 miljoner invånare på öar. Ytterligare över 1 miljon i icke EU-land. I siffrorna ingår inte de öar där landets huvudstad ligger. Av öborna inom EU15 bor nära 13 miljoner på stora öar som utgör egna administrativa myndigheter som regioner. Det innebär att nära 3,5 procent av invånarna är öbor. På de mindre öarna bor drygt 1 miljon invånare. På grund av EU:s speciella fördrag ingår också några franska län i Karibien och Stilla Havet med 800 000 invånare.

Även om öarna bara hyser 3,5 procent av invånarantalet inom EU så innebär deras läge att de olika ländernas territorier och exklusiva ekonomiska zoner utökas kraftigt. Portugal har t.ex. genom Azorerna och Madeira en exklusiv ekonomisk havszon som är 18 gånger större än "fastlands-Portugal".

Östersjöns uppdelning har givetvis starkt styrts av Gotlands läge.

### *Stora öar dominerar diskussionen*

Tabell 19 på nästa sida ger en bild av de stora öregionerna som är viktig att ha i minnet. Den visar att när ö-frågor diskuteras inom EU så sker det lätt med referenser till de stora öarna. Det är områden som uppvisar betydande befolkningstäthet. I Sverige diskuteras ofta ö-frågor med ett glesbygdsperspektiv. Med EU-mått mätt är Gotland förvisso en glesbygd bland öar. Endast jämställd med Åland, de skotska Orkney, Shetland och Western Isles och de estniska öarna.

### *Snäva definitioner*

Inom EU har man i Eurostat antagit smala definitioner på vad som ska räknas som en ö. Det är ett territorium omgivet av vatten, med mer än 50 invånare, utan broförbindelse med fastlandet, som ligger mer än 1 km från kusten och som inte hyser landets huvudstad.

Denna definition är synnerligen negativ för främst svenska och finländska förhållanden. Närmare 90 procent av Sveriges bebodda öar ingår därmed inte i EU:s officiella statistik. Den finländska regeringen har protesterat mot den alltför snäva avgränsningen.

TABELL 21. DE ADMINISTRATIVA ÖREGIONERNA I EUROPA I STORLEKSORDNING EFTER BEFOLKNING (1999)

Öregion	Invånare, 1 000-tal	Landyta, km <sup>2</sup>	Invånare/ km <sup>2</sup>
Sicilien	5 098	25 708	198
Kanarieöarna	1 673	7 447	225
Sardinien	1 652	24 090	69
Balearererna	822	4 974	165
Kreta	563	8 336	68
Notio Aigaio, Egeiska havet	271	5 286	51
Korsika	260	8 681	30
Madeira	253	797	317
Azorerna	245	2 333	105
Ionian Nisia, Joniska havet	202	2 307	88
Vorio Aigaio, Egeiska havet	183	3 836	48
Isle of Wight	128	380	337
Gotland	57	3 140	18
Bornholm	45	588	77
Färöarna	42	1 399	30
Saaremaa (Ösel)	40	2 922	14
Western Isles, Y. Hebriderna	28	2 898	10
Åland	26	1 526	17
Shetland	23	1 468	16
Orkney	20	956	21
Hiiumaa (Dagö)	11	1 023	11

#### 14.2 EU OCH ÖARNA

EU möter öfrågorna på olika vis. Dels i arbetet med regionalpolitik och jordbrukspolitik som medlemsländerna behandlar gemensamt inom EU. Där ligger stora ekonomiska styrmedel som ska nyttjas för att utjämna strukturella skillnader inom EU, strukturfonderna, jordbrukspolitiken CAP och fiskepolitiken CFP.

Men öfrågorna finns också med i det juridiska ramverket för medlemmarna, fördraget. Detta fördrag har regelbundet reviderats. Under de första 20 åren efter Rom-fördraget stod inget om öbefolkningarnas problematik. När unionen utvidgades kom stora "öländer" in. Grekland tog först upp dessa frågor i Europarådet 1988. Inte så konstigt, nästan 12 procent av grekerna bor på öar. Det kom in i ett regelrätt fördrag först i Maastricht 1992 då artikel 154 uttryckte en vilja att få öarna ordentligt med i EU:s utveckling. Vid ändringen av fördraget 1997, i Amsterdam, fick öarna en förstärkt skrivning, artikel 158. Där kopplades öarnas utveckling också till behovet av ekonomisk och social sammanhållning. Alltså till sammanhållningspolitiken med de stora strukturfonderna.

##### *Områden med permanenta påfrestningar*

Öarnas ställning har alltså gradvis stärkts i EU:s lagstiftning. 2004 är det dags för ett nytt fördrag. Åter finns ett förslag om förstärkta formuleringar kring öarnas villkor. Nu står det under rubriken om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Förslaget innebär att speciell uppmärksamhet ska ges områden med permanenta och svåra naturliga och demografiska påfrestningar, såsom de gleset befolkade områden från Norden, öar och bergsområden.

#### *CPMR, Ö-kommissionen*

De stora öregionerna har ett sedan länge väl etablerat samarbete för att bevaka sina intressen. Organisationen "Conference of the Peripheral and Maritime Regions" (CPMR), med säte i Rennes i Frankrike, grundades 1973 och har idag 150 regioner som medlemmar. Flera svenska län hör dit. Inom CPMR arbetar man i olika "kommissioner". Ö-kommissionen är äldst och bildades 1981 och har 25 regioner som medlemmar, varav fyra utanför EU. Dit hör Dagö och Ösel i Estland. Deras uppgift är att göra EU:s institutioner uppmärksamma på villkoren för ösamhällena. Detta har skett mycket långsiktigt och i nära kontakt med kommissionen, parlamentet och regionkommittén. Dessutom bedriver man viss projektverksamhet kring utbyte av erfarenheter och kulturutbyte mellan öregionerna. Deras webbplats heter [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

#### *Baltic Seven Islands, B7*

Ett utvecklat samarbete för att stärka "den nordiska aspekten" på öfrågorna inom EU startade 1989. Det är sju öar i Östersjön som samarbetar. Utbyte av erfarenheter och samarbete mellan skolor och organisationer uppmuntras. Man har också ett gemensamt engagemang i Bryssel för att följa och påverka EU-institutionerna. De ingående öarna är Gotland, Öland, Bornholm, Rugen, Dagö, Ösel och Åland. Här ingår alltså även öar med broförbindelse. Deras webbplats heter [www.b7.org](http://www.b7.org).

#### *De små öarna i Europa*

Små öar i Europa definieras närmast som de vilka saknar egen regional administrativ status. Vanligen är små öar bara delar av fastlandsbaserade regioner. Det innebär att de små öarna representeras inte av personer på "läns-" nivå. I vissa länder finns fortfarande relativt små kommuner vilket gör att öarna kan bilda egna kommuner som i Frankrike eller Finland. Annars är det lokala engagemanget bildat kring nationella skärgårdsorganisationer som i Sverige, Danmark och Irland.

#### *European Small Islands Network, ESIN*

Skärgårdarnas Riksförbund tog 2001 initiativ till att bilda ett europeiskt nätverk för de små öarna. Nätverket bildades vid ett möte på Möja och har medlemmar från Finland, Danmark, Skottland, Irland, Frankrike och Sverige. Målsättningen är att dels lära av varandra hur man kan arbeta med öfrågor i olika länder, dels arbeta med att informera EU-institutionerna om villkor och förutsättningarna för de små öarna. Mer information finns på webbplatsen [www.europeansmallislands.net](http://www.europeansmallislands.net). ESIN har haft tre årliga konferenser, efter Möja, på Femö i Danmark 2002, samt på Aranöarna på Irland 2003. Nätverket har beslutat formalisera och utöka samverkan. Organisationer för små öar i Estland, Tyskland, Italien och Grekland är intresserade att delta.

### 14.3 NORDISKA JÄMFÖRELSER

#### *Danmark*

Det finns 27 små bebodda öar i Danmark som inte utgör egna kommuner. De har mellan 8 och 977 invånare och totalt bor här 5 417 personer. Dessutom finns flera större öar: Læsö, Samsö och Ærö som är egna kommuner eller, som Bornholm, utgör ett eget län.

Samhällsföreningen "Sammenslutningen af Danske Småøer" är ett riksförbund för de 27 små öarnas föreningar. Man har ett fast sekreteriat, på Strynö, som arbetar med projekt och olika initiativ. Man ger ut en tidning, Ö-posten. Förbundet utnyttjar också projektmöjligheter inom EU. Bland annat utgör man ett eget Leader+ område.

Färjetrafiken till öarna var den grundläggande frågan när förbundet bildades. Kommun, län och stat bidrar med 1/3-del var till färjetrafiken. Öborna åker gratis men får betala för gods och bilar. En viktig fråga är hur EU:s konkurrensregler kommer att slå mot färjetrafiken. Ett gäller kraven



att all trafik, även små färjor med svagt underlag, måste upphandlas i konkurrens genom anbud. Systemet med kommunalt drivna färjor fungerar bra. Fraktstödsfrågorna är svåra att finna bra lösningar på. Endast en ö har reguljär flygförbindelse.

Infrastrukturen på öarna med teleförbindelser är bra. De flesta kan även ha ISDN-lösningar. På 17 öar finns ADSL anslutet.

Boendefrågorna är speciella, med de danska reglerna för sommarhus. Marknaden är därmed inte överhettad på öarna. Genom ett undantag inom EU får utländska medborgare inte köpa sommarhus på öarna. Detta innebär att huspriserna är rimliga.

Näringslivet är traditionellt inriktat på jordbruk. Fiske bedrivs bara på ett fåtal öar. Jordbruket på öarna konkurreras dock ut på grund av svårigheterna för företagen att expandera. En framtid innebär ökad förädling och nischprodukter. Turismen är här som i andra öområden en alltmer växande näring. De korta avstånden iland gör det möjligt för många att pendla till ett arbete där.

Skolor finns på 12 av öarna. De flesta av dessa dock bara de första sex årskurserna. Sedan hänvisas barnen till pendling till fastlandet. De större öar som ligger längre från land har undervisning även i högre stadier. När barnen ska gå i gymnasieskola bor de inackorderade. Många av de små öskolorna är nedläggningshotade i de ofta ganska fattiga kustkommunerna de hör till.

Genom en särskild östödslag beviljas årligen 2,6 miljoner dkr till projekt för att "hålla liv" i de 27 danska småöarna som levande samhällen. Projektstöd ges i första hand till projekt som ska skapa eller bibehålla arbetstillfällen. Utöver detta utgår 1 miljon dkr per år till Sammenslutningen af Danske Småøer. I Danmark har denna förening, som i Sverige närmast motsvaras av SRF, utvecklats från en opinionsbildande organisation till en samverkanskraft för lokal mobilisering.

Ett särskilt politiskt utskott i det danska Folketinget, "Ø-udvalget" arbetar med öfrågorna i de parlamentariska nationella och internationella organen. I förhandlingarna om EU-medel för "Småøerne", som är ett särskilt regionalt utvecklingsområde, har Danmark lyckats mycket väl i jämförelse med t.ex. Sverige. I "Sammenslutningen" försöker man kompensera avsaknaden av personliga lokala resurser, i stil med våra skärgårdsutvecklare, med modern IT-teknik och lokala ökontor. Ett ökat erfarenhetsutbyte kan i framtiden gagna både svenska och danska öbor. Det svenska systemet med fasta och tillfälliga skärgårdsutvecklare som arbetar på skärgårdsbefolkningens villkor har blivit en institution till stor nytta för utvecklingen i skärgårdarna.

Mer information finns på [www.danske-smaaer.dk](http://www.danske-smaaer.dk)

#### *Finland och Åland*

Traditionellt är skärgårdsfrågorna alltid uppdelade på Finland, där inrikesministeriet har en skärgårdsdelegation, och Åland där landskapsstyrelsen är ansvarig. Skärgårdsbefolkningen omfattar dels de bebodda öarna på kusten, dels på Åland och dels på öarna i insjöarna. Liksom i Sverige anses även landsbygden på kustremsan innanför de bebodda öarna höra till skärgårdsområdet. Insjööarna är speciellt vanliga i Finland. Av de hundra största sjöarna inom EU ligger hälften i Finland och ungefär 2/3 av landets 180 000 öar ligger i insjöar. År 2001 fanns det 430 bebodda finländska öar, varav 151 i insjöar. Det är en mycket utspridd öbefolkning och bara fem öar har över 500 invånare. Totalt bor på finländska öarna knappt 9 000 personer. Därtill kommer ca. 26 000 på Åland, varav 24 000 på huvudön och resten på kringliggande öar.

De finländska och åländska förhållandena och myndigheternas arbetsmetoder är av största intresse för oss i Sverige att studera. Dessa skärgårdar är de som i sin struktur är mest lika den svenska. En hel del undersökningar har utförts i det samarbete som sedan lång tid utvecklats mellan Egentliga Finland, Åland och Stockholms skärgård genom Nordiska ministerrådet. Det

har genomförts en rad projekt och publicerats flera skrifter. För mer information se [www.norden.org](http://www.norden.org).

#### *Finländska skärgården*

De statliga myndigheternas arbete sker genom skärgårdsdelegationen som är en permanent och lagstadgad delegation<sup>42</sup> knuten till inrikesministeriets avdelning för regional utveckling. Delegationen är med om att utveckla skärgårdsområdena i samverkan med kommunerna, landskapen, statliga myndigheter och andra parter. Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (den s.k. skärgårdslagen) har varit i kraft sedan 1981. Den förpliktigar staten och kommunerna att arbeta för att trygga näringslivet, trafikförbindelserna, tjänsterna och miljön i skärgården. Till skärgården räknas enligt lagen sådana öar i havsområdet och i insjövatten som saknar fast vägförbindelse samt andra öar och områden på fastlandet som i övrigt i fråga om sina förhållanden kan jämföras med skärgården.

De kommuner där skärgårdsförhållandena är ett väsentligt hinder för kommunens utveckling klassas som skärgårdskommuner. Dessa och även skärgårdsdelar i andra kommuner, får bland annat skärgårdstillägg i statsandelarna. Statsrådet har utsett 14 skärgårdskommuner och 40 skärgårdsdelar i andra kommuner. Skärgårdslagen har inverkat på skärgårdskommunernas ställning i fråga om zonerna för företagsstöd och indelningen av EU-stödområden.

Syftet med den finländska regionutvecklingen är att utgående från kunnande och en hållbar utveckling arbeta för regionernas konkurrenskraft och välfärd. Målet är att minska skillnaderna mellan regionerna. För utvecklingen av regionerna, utarbetandet och genomförandet av planer och program finns en speciell regionutvecklingslag. Där beskrivs bland annat särskilda program för att nå de rikstäckande målen. Skärgårdsprogrammet är ett sådant och det nuvarande som gäller under perioden 2003 – 2006, har utvecklats av Skärgårdsdelegationen i samarbete med ministerierna, myndigheter, förbunden på landskapsnivå, kommunerna och andra intressenter.

Syftet med skärgårdsprogrammet är att finna nya sätt att tillvarata den finländska skärgården. Det innehåller en rad förslag om bland annat att:

- fortsätta utveckla skärgården via EU:s strukturpolitik och den nationella regionalpolitiken även efter 2006,
- ändra det öbegrepp som EU tillämpar på Sydeuropas öar, att också innefatta små öar och öar belägna i sjöar, för att EU:s framväxande öpolitik ska kunna stödja den finländska skärgårdens utveckling i rimlig mån,
- statliga myndigheter flyttar arbetsplatser till skärgården med nyttjande av informationsteknik,
- höja avdragsrätt för reskostnader eller genom att ta bort tak för skatteavdrag avseende pendling,
- trygga små byskolor och undervisningens kvalitet,
- trygga trafikförbindelser,

---

<sup>42</sup> Källa: Internet Inrikesministeriet, Finland

- säkerställa en tillräcklig utbyggnad av stugor i skärgården genom en aktiv, snabb och positiv politik för undantagslov som beaktar de regionala skillnaderna.

I länet Egentliga Finland ligger 160 av de 279 öarna på finländska kusten. Kommunikationerna är bland de viktigaste frågorna. Här går 14 statliga och tre privata passagerarfärjor med regelbunden trafik till 80 öar. Dessutom finns vägverkets 15 bilfärjor inom ett sammanhållet vägnät. Det finns öar som man måste resa till via fem olika färjor. En större färja går bara med tungt gods till olika öar. Turlistorna varierar mycket. Vissa öar har bara två turer i veckan, andra kan ha sex turer per dag. Vintertid öppnas isvägar på vissa sträckor. Även svävare och helikopter nyttjas.

Alla öar har elkabel i det nationella nätet utom två som har egna elverk. Två av de yttersta öarna har bra fiberkabel ansluten via den stora kabeln Stockholm-Helsingfors. I övrigt är IT-utbyggnaden dålig.

Boendefrågorna styrs av de små, lokala kommunerna. Det finns kommuner som nekar bygglov för nya permanentbostäder för man vill undvika krav på kommunal service. Hyreshus saknas i skärgården. Liksom i andra öområden är trycket från fritidshusmarknaden stort och ökar. Det finns en skola i den yttre övärlden. Den är till årskurs 6. För vidare klasser ligger skolorna på de inre största öarna.

En samhällsförening "Pro Åbolands Utskär" verkar inom en del av området. Den finländska skärgårdslagen och regionutvecklingslagen finns i *bilaga 6*.

### *Åland*

Ålänningarna önskade länge återförenas med Sverige. Frågan om deras statstillhörighet avgjordes 1921 av Nationernas Förbund som beslöt att Åland skulle tillhöra Finland.

Efter beslutet accepterades den självstyrelselag som Finland erbjöd. Tack vare denna stiftar man lagar om sina inre angelägenheter i den lagstiftande församlingen "lagtinget". Det tillsätter också landskapsstyrelsen, Ålands "regering". Självstyret är långt utvecklat och på flera områden har man egen lagstiftningsrätt. Det gäller undervisning, hälso- och sjukvård, socialväsendet, miljövård, kommunalförvaltning och intern trafik. Inom dessa områdena fungerar Åland närmast som en självständig stat. Men när det gäller bl.a. utrikesförvaltning, domstolsväsendet och statsbeskattningen gäller samma regler som för övriga Finland.

Åland har idag det största invånarantalet någonsin. Detta är inte en avfolkningsbygd. Men det sker en koncentration inom Åland till den stora huvudön med Mariehamn. På 1700-talet bodde man på 80 öar, 1905 på 150. Sedan dess har många öar förenats med broar och vägbankar så nu är det bofast befolkning på 65 öar.

Åland är indelat i 16 kommuner. Störst är Mariehamn där nästan hälften av befolkningen är bosatt. Av landskommunerna ligger de flesta på huvudön. Endast sex består av enbart mindre öar; Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga och Vårdö. Den största, Föglö har 589 innevånare och den minsta är Sottunga med bara ca. 130.

I strävan att bevara sin särart har en speciell lagstiftning om hemortsrätten införts. Den begränsar bland annat icke ålänningars möjlighet att förvärva en fastighet. Mer om det nedan.

På Åland finns alla skolformer från grundskola, gymnasium till högskola. Den nioåriga grundskolan, som kommunerna ansvarar, ger en allmän grundutbildning. De små ökommunerna slår vakt om sina egna skolor, som ofta är mycket små. Den minsta har bara tre elever. En lyckad åländsk satsning är de små högstadieskolorna i skärgården. Härigenom får de flesta eleverna undervisning på hemorten under grundskolan.

I landskapet finns treårigt teoretiskt gymnasium som ger behörighet för universitets- och högskolestudier. Vissa akademiska kurser ordnas i Ålands högskolas regi men flertalet av ungdomarna som studerar på universitet eller högskolor läser i Sverige eller Finland.

Åland skiljer sig från många andra ömråden i hela Europa genom att ha mycket låg arbetslöshet och den högsta medelinkomsten per invånare. I stor utsträckning beror detta på det långa och framgångsrika engagemanget i sjöfart. Åländska rederier har en stor och modern handelsflotta.

Genom den finförgrenade kommunala organisationen sker det samhällsengagerade arbetet mest där. Det finns inte någon samlande skärgårdsförening på Åland. När det gäller internationella kontakter är man sedan många år aktiv medlem i CPMR och dess Islands Commission. Där är man speciellt intresserad av att påverka reglerna kring statsstöd samt reglerna kring skattefrågor och färjetrafiken mellan EU-länder. Denna trafik har mycket stor ekonomisk betydelse för Åland.

#### 14.4 BOENDE- OCH PLANFRÅGOR I NORDISK JÄMFÖRELSE

Lagstiftning och förordningar för skärgårdsfrågor skiljer sig åt mellan de nordiska länderna. En jämförelse av boende- och markplaneringsfrågor har tagits upp i Glesbygdsverkets rapport "Planering för åretruntboende i kust och skärgård" (2001). Där jämför man förhållandena och lagstiftningen på Åland och i Norge och Danmark när det gäller hur man motverkar omvandlingen av helårsbostäder till fritidshus.

(<http://www.glesbygdsverket.se/visapub.asp?id=72>). Några av särdragen redovisas nedan.

##### *Danmark*

I Danmark finns särskilda regler för fritids- respektive permanentboende i plan-, bostads- och skattelagstiftningen. Det innebär i praktiken separata marknader för fritidshus och permanentbostadshus. I regionplanen och i kommunens översiktsplan pekats områden ut där det ska råda "bosättningsplikt" respektive områden för fritidshus ("sommarhus"). I områden med "bosättningsplikt" måste man vara folkbokförd för att få äga bostadsfastighet. Detta innebär att husen i dessa områden inte går att sälja på fritidshusmarknaden. Omvänt gäller förbud mot att bosätta sig permanent i fritidshus. Kommunerna har möjlighet att lämna dispens från dessa regler i områden där det inte råder någon konkurrens mellan boendeformerna på fastighetsmarknaden, dvs. där efterfrågan är liten. Dispens kan på vissa villkor också ges av individuella skäl, bl.a. för pensionärer som vill bosätta sig permanent i sommarstugan (Levande skärgårdar, SOU 2000:67, s 58).

##### *Norge*

Någon särskild skärgårdslagstiftning finns inte i Norge. Däremot finns bl.a. "lov 1974-05-31 nr 19: Lov om konsesjon ved erverv av fast eiendom", konsessionslagen, som reglerar förvärv av fast egendom, bl.a. köp av permanentbostäder att användas för fritidsboende.

Lagens syfte är att kontrollera omsättningen av fast egendom för att hindra spekulation med jordbruksmark. Det finns bland annat krav på att brukaren ska bo på sin gård.

När det gäller problematiken kring helårsbostad eller fritidsboende kan kommunerna ansöka om att utvidga konsessionslagen till att gälla alla fastighetsköp. Det ger kommunerna en juridisk rätt att hindra att helårshus omvandlas till fritidshus. Lagen gäller dock inte vid arv eller bara köp av tomt. Ett 70-tal av landets 436 kommuner utnyttjar lagen.

Praktiskt innebär lagen att en köpare måste vara, eller ha för avsikt att inom viss tid, bebo huset som folkbokförd på orten. Då kan man få tillstånd (konsession) till ett köp. Uppfyller man inte detta avtal kan kommunen genom tvångsförsäljning avyttra fastigheten till en ny ägare. Detta sker också.

Störst uppmärksamhet och effekt har denna lagstiftning fått i de små kustkommunerna på Sörlandet och i skärgårdsmiljö. Många av kommunerna här nyttjar lagen. Förutsättningar för helårsboende att köpa hus till rimliga priser ökar. Kvarboende och inflyttning stimuleras. De små kustsamhällenas traditionella samhällskärnor har lättare att upprätthålla service och arbetstillfällen. Kommunerna skapar en lokal fastighetsmarknad.

Systemet skapar en kontrollfunktion. Cirka 3 500 ansökningar per år behandlas. Det sker givetvis också överklaganden och administrativt arbete. Många köpare försöker med olika metoder kringgå lagen. Men lagen är uppskattad och tendensen är snarast att fler kommuner ansluter sig till systemet. Den norska konsesjonsloven finns i *bilaga 7*.

### *Åland*

Landskapet Åland har en särställning i Finland med viss självständighet. Man kan bland annat stifta vissa egna lagar. Hembygdsrätten, som regleras bl.a. i självstyrelselagen för Åland<sup>43</sup> och den åländska jordförvärvslagen<sup>44</sup>, utgör en förutsättning för rösträtt och valbarhet i lagtingsval, rätt att äga och besitta fast egendom i landskapet samt rätt att i landskapet bedriva näring. Hembygdsrätten är baserad på härstammingsprincipen. Den omfattar alla som är födda på Åland och bor kvar där. Flyttar man så förlorar man den efter fem år. Man kan flytta till Åland och får då rätten efter fem år förutsatt att man kan tala svenska. Denna speciella särbehandling av människors friheter har Finland förhandlat sig till ett undantag för vid inträdet i EU.

Inskränkningarna i rätten att äga och besitta fast egendom har tillkommit för att bevara jorden i den åländska befolkningens ägo. Hembygdsrättens tillämpning innebär i praktiken att priserna på fastigheterna är anpassade till den lokala betalningsförmågan. Det finns problem med den hårda lagstiftningen. De låga värdena blir sämre som säkerhet vid t.ex. banklån vilket påverkar investeringsviljan i hus och företag.

Trots problemen är ålänningarna nöjda med sin lagstiftning. Dispensmöjligheter och övergångsformer har utvecklats för att få bättre flexibilitet. För mera information om Åland, historisk bakgrund, självstyret m.m, se exempelvis: <http://www.goaland.net>

## 14.5 ÖVRIGA ÖOMRÅDEN I EUROPA

### *Skottland*

Det finns 98 bebodda öar runt Skottlands kuster med nära 100 000 invånare, allt från 1 till 20 000 (Lewis & Harris). Öbefolkningen har minskat drastiskt de senaste decennierna. Speciellt på de största öarna i Yttre Hebriderna (Western Isles). Tre ögrupper är egna regioner (councils): Shetland, Orkney och Western Isles. De övriga med 40 öar är delar av fastlandbaserade regioner: Highland, Argyll & Bute samt North Ayrshire.

Öborna har inte någon formell representation i den skotska myndigheten. Offentlig service och infrastruktur styrs av olika myndigheter. Ute på öarna byggs nu upp serviceplatser där man kan nå många tjänster utan att behöva resa iland.

Skotska myndigheter har i sin konstitution inskrivet att man ska ta hänsyn till bland annat ösamhällena inför beslut om olika förslag. Det finns en hel flora av olika system för att stödja en utveckling på de skotska öarna. De tre ölänen och ön Skye har egna utvecklingsbolag medan övriga öar får del av fastlandbaserade motsvarigheter. Det stora bolaget heter ”Highlands & Islands Enterprise”. En annan speciell arbetsform har de ”community trusts” som finns

---

<sup>43</sup> 16.8.1991/1144

<sup>44</sup> 3.1.1975/3

etablerade på flera öar. De arbetar för att få statliga lotteribolagspengar och andra fondpengar till sina öars utveckling.

Bland viktiga processer i Skottland är den landreform som pågår. Jordägandet är mycket koncentrerat till ett fåtal stora gods. En lagstiftning ger lokala utvecklingsgrupper rätt att köpa mark till salu. Historiska arrenden (crofters) har också fått rätt att lösa ut den mark de brukar. Finansieringen av dessa markbyten sker genom utdelning från statliga lotterier.

Det finns också stödformer för lokala utvecklingsgrupper genom ”Scottish Council for Voluntary Organisations”.

För att bevaka öbornas intressen nationellt bildades ”The Scottish Island Network” år 2001 direkt efter stimulans från första mötet med ESIN. I nätverket ingår alla skotska öar. Men de större, regionerna, är passiva deltagare.

En större satsning på IT-utbyggnad pågår även med bredbandsteknik. Bland annat fick 2 000 hushåll på 13 öar gratis datorer och ett års fri internetuppkoppling för att stimulera nyttjandet av den nya tekniken.

På energiområdet finns många utvecklingsprojekt, framförallt med vindkraftverk. Ännu är vissa öar inte anslutna till det nationella elnätet.

Färjetransporterna är det stora problemet med dels ojämn service och även bitvis mycket höga avgifter, särskilt om en bil ska med. Ett prisexempel är 1 800 kr för frakt av bil med passagerare tur och retur till ön Tiree med 800 invånare i Inre Hebriderna. Färjelinjerna till 22 öar körs av ett bolag med statligt stöd. Ytterligare några mindre linjer har lokala entreprenörer. Speciella fraktregler försvårar också allt mer. Diesel får inte fraktas på färjor som tidigare. Det är ett stort problem för de öar som bara har dieselmotorer för sin el.

Flygfält finns på ett flertal öar, men resorna är dyra.

Bostadsfrågan är allt svårare. Hela Storbritannien har haft kraftigt stegrade fastighetspriser. Detta, plus ett ökat tryck på sommarhus, har försvårat för unga familjer att etablera sig. För sommarhusen betalar ägaren bara halv skatt till kommunen medan de permanentboende får betala full skatt. En ökad aktivitet sker för att få lokalt inflytande över länens planering.

Alla öar har primary school för 5-12 åringar, sedan måste många pendla till fastlandet för högre klasser. De kan då bo inackorderade i statligt finansierade elevhem eller hos familjer.

Mer information finns på [www.scottishislands.org.uk](http://www.scottishislands.org.uk).

### *Irland*

På Irland finns 33 bebodda öar med en befolkning av allt från 1 till 900 invånare. Totalt bor 3 000 människor på öarna, som alla ligger på nord- eller västkusten. Den pådrivande samhällsföreningen ”Federation of Irish Islands” eller ”Comhdháil Oileáin na hÉireann”, som det heter på gaeliska, bildades 1991 och samlar öbefolkningen. De har sitt kontor på Aranöarna och driver ett flertal projekt.

En viktig del av kulturen är att det gamla språket, gaeliska, lever kvar aktivt på många öar och då är första språk både till vardags och i skolan. Irland är officiellt tvåspråkigt men det är bara en liten minoritet i västligaste delen av landet som normalt talar gaeliska. I söder är öborna naturligt engelsktalande. Man skiljer faktiskt på ”irishspeaking” och ”englishspeaking” öar.

Öarna är alltid mindre delar av fastlandsbaserade kommuner och regioner. Olika former av offentlig service är också en direkt statlig uppgift. Öborna möter flera olika nivåer av myndigheter. På öar med över 100 invånare finns lokala utvecklingsprogram för samhället, så

kallade co-operatives eller ”coops”. Dessa får resurser och kan avlöna öbor för lokalt utvecklingsarbete. De har inte någon myndighetsroll.

Bland de viktigaste frågorna är färjeförbindelserna. Öarna ligger ofta mycket utsatt och stora basinvesteringar i hamnar och skyddande pিরer är centrala. Många av öarna har fortfarande dåligt skyddade hamnar. Färjetrafiken till alla större öarna har statligt stöd, oftast med tre års kontrakt. Två av öarna har ro-ro färja. Till de övriga är det kran som gäller. Fraktstöd saknas ännu till några öar, men lär vara under utarbetande. De tre Aranöarna har flygfält med regelbunden trafik, medan en utsatt ö har helikopterservice var 14:e dag vintertid.

Sophanteringen är alltid svår på öarna, med alla fraktkostnader. På Aranöarna finns ett nytt sopåtervinningsprojekt, men annars sker lokal kompostering så mycket det går. På många öar är renhållningsfrågorna stora problem.

Boendefrågorna liknar de svenska. Det blir en allt svårare konkurrens om husen med sommarboende. Ofta hindrar också reservatsregler nybyggande. De flesta öarna är någon form av reservat. Samtidigt ändras inkomstmöjligheterna från traditionella, arella näringar som fiske och jordbruk till inriktning på turismen. Den snabba ökningen av turismen leder också till vissa konflikter. Som på många andra öar har man ofta flera inkomstkällor.

Elva av öarna har ”primary school” upp till högstadiet. ”Secondary school” finns på fem. Antalet internatskolor minskar, så numera är det vanligare med inackordering i familjer på fastlandet för den vidare skolgången. Staten hjälper till med ekonomin för detta. Viss yrkesutbildning brukar kunna förläggas till öarna.

Mer information finns på [www.oileain.ie](http://www.oileain.ie)

#### *Frankrike, Bretagne*

Runt halvön Bretagne i nordvästra Frankrike ligger 15 bebodda öar med mellan 120 och 5 000 invånare, totalt 16 000 invånare. Administrativt är varje ö en egen kommun med en vald fullmäktigeförsamling. Man har sin egen beskattningsrätt. I Frankrike har man ännu många små kommuner, 36 000 st. Kommunerna ansvarar för mycket av offentlig service. Det finns ytterligare tre administrativa nivåer. Utöver statens ansvar är det regionen, Bretagne, och inom denna fyra departement. Ett departement är närmast att betrakta som ett län.

Från regionnivå kommer viss ekonomisk kompensation till öarna. 12 av dessa ligger i regionen Bretagne.

Näringslivet domineras av turismen. De traditionella näringarna inom jordbruk och fiske minskar i betydelse. För att stärka samverkan mellan de olika öarna har man en gemensam förening, Association les Iles du Ponant.

Viktiga frågor gäller givetvis kommunikationer. Ansvar för hamnar och pিরer ligger under de fyra olika departementen. De får anslag från regionen och vid svårare stormskador även direkt statligt stöd. Ansvar för färjetrafiken ligger också vanligen under departementen som också oftast äger färjorna. Att driva själva trafiken kan sedan avtalas med privata entreprenörer. Dessa får då visst ekonomiskt stöd för att klara sina åtaganden med passagerare och tungt gods. Två av öarna har ro-ro färjor. Annars är det kranlyft som gäller. En ö har flygförbindelse och en med helikopter.

Sophanteringen är en kommunal fråga. Det som kan komposteras på öarna, medan det övriga fraktas iland. Kostnaden för permanentboende är subventionerad. Vattenfrågan blir allt svårare att hantera med en ökande turism. Både tillgång och kvalitet försämras under sommaren.

IT-infrastrukturen byggs upp och telefonsystemen fungerar bra. Bredbandtekniken är dock ännu ej utbyggd. Det går åt andra hållet med postgången och flera kontor är

nedläggningshotade. För avlägset belägna öar är elförsörjningen ett problem. Tre av öarna har inte landkabel utan dieseldrivna elverk.

Boendefrågorna blir allt viktigare. På grund av bevarandebestämmelserna är det allt svårare att hitta lämpliga områden för nya bostäder. Dessutom ökar andelen hus som blir sommarbostäder. Det är samma mönster som i Sverige. Priserna ökar därmed och det blir allt svårare för bofasta att kunna köpa en bra bostad.

Skolan på öarna är väl utbyggd. Alla har grundskola t.o.m. årskurs fem. De fyra följande åren är högstadiet och finns på tre av öarna. På sex andra öar finns en speciell form, ”Collège des îles du Ponant”, som i samverkan löser undervisningen. På de övriga öarna närmast fastlandet pendlar öbarnen till skolor i land. Speciella yrkesutbildningar ordnas också på öarna när man får tillräckligt stora grupper.

Mer information finns på [www.iles-du-ponant.com](http://www.iles-du-ponant.com)



## 15 STÖDMÖJLIGHETER

En av de vanligaste frågorna till Glesbygdsverket rör möjligheterna att få stöd till olika verksamheter och projekt. Verket har inga egna medel för att stödja externa projekt men det finns andra stödmöjligheter som delvis finansieras med EU-medel och som bl.a. vänder sig till fastboende på öar. Det finns tre viktiga statliga aktörer inom detta område; länsstyrelserna/de regionala självstyrelseorganen, länsarbetsnämnderna och ALMI-bolagen. En grundregel när man förbereder en bidragsansökan är att först ta kontakt med kommunens näringslivskontor eller länsstyrelsen för att få reda på vad som gäller i den egna regionen. En förteckning över huvuddelen av stöden, lånemöjligheter och råd till den som vill starta eget företag kan man hitta på NUTEK:s webbplats; [www.nutek.se](http://www.nutek.se). Nedan följer en kort beskrivning av de vanligaste stöden:

### 15.1 STÖD TILL FÖRETAG

#### 15.1.1 Landsbygdsstöd

Stödet syftar till att främja investeringar och ökad sysselsättning. Stöd kan utgå till små eller medelstora företag för investeringar i t.ex. byggnader, maskiner eller andra inventarier, båtar som är nödvändiga för drift av företag i skärgården, produktutveckling, marknadsföring och utbildning. Stödet är geografiskt avgränsat och länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen kan informera om de områden i respektive län där stöd kan utgå samt andra regler och tillämpning. Telefonnummer och adressuppgifter till länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen finns på [www.lst.se](http://www.lst.se).

#### 15.1.2 Regionalt utvecklingsbidrag

Regionalt utvecklingsbidrag kan ges för investeringar till verksamheter som bedöms bli lönsamma och varaktiga och syftar till en ökad tillväxt och en balanserad regional utveckling. Bidrag kan sökas för investeringar av olika slag, till exempel byggnader, maskiner, produktutveckling och informationskampanjer. Stödet är geografiskt avgränsat till de två stödområdena A och B. Tillsammans omfattar de hela Norrland samt delar av länen Dalarna, Värmland, Örebro, Västmanland och Västra Götaland. Mer detaljerad information om i vilka områden stöd är möjliga samt andra regler och tillämpning finns hos länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen på adress [www.lst.se](http://www.lst.se) eller på NUTEK:s webbplats [www.nutek.se](http://www.nutek.se).

#### 15.1.3 Sysselsättningsbidrag

Bidraget kan sökas av företag som nyanställt personal. Stödet kan utgå i stödområden A och B som omfattar hela Norrland samt delar av länen Dalarna, Värmland, Örebro, Västmanland och Västra Götaland. Mer detaljerad information om områden där stöd är möjliga samt andra regler och tillämpning finns hos länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen på adress [www.lst.se](http://www.lst.se) eller på NUTEK:s webbplats [www.nutek.se](http://www.nutek.se).

#### 15.1.4 Stöd till kommersiell service

Stöd kan i första hand lämnas till företag som har en dagligvarubutik eller en bensinstation i ett serviceglest område. Länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen kan lämna närmare information om de områden där stöd är möjliga samt andra regler och tillämpning; se [www.lst.se](http://www.lst.se) eller Konsumentverkets webbplats [www.kov.se](http://www.kov.se).

## 15.2 LÅN TILL FÖRETAG

ALMI erbjuder finansiering till små företag som ett komplement till marknadens finansieringsmöjligheter. ALMI kan medverka med lånefinansiering till både nystartade och redan verksamma företag. ALMI kan också bidra med konsult hjälp t.ex. till nystartade företag så att de kommer igång på rätt sätt och undviker de vanligaste misstagen. ALMI har en regional organisation med bolag i varje län. Mer information om ALMI:s verksamhet finns på [www.almi.se](http://www.almi.se).

## 15.3 LÄNSARBETSNÄMNDER/ARBETSFÖRMEDLINGAR

Länsarbetsnämnderna och arbetsförmedlingarna hanterar en rad olika stöd till arbetslösa och till företag som behöver hjälp med att rekrytera personal. Arbetslösa som vill starta eget företag kan t.ex. få stöd för start av näringsverksamhet. Stöd kan då utgå under en inledningsfas i samband med start av företaget. Ytterligare information om detta och övriga stödmöjligheter finns på [www.ams.se](http://www.ams.se).

## 15.4 MÅL 2 ÖARNA

Mål 2 Öarna omfattar hela Gotland och bebodda öar utan fast landförbindelse, undantaget Norrlandskusten som omfattas av Mål 1. Mål 2 Öarna omfattar också öarna i Vätern, Vättern, Hjälmarén och Mälaren.

Prioriterade insatsområden är

- Kultur och miljö
- Lokalt anpassade servicelösningar
- Lokal mobilisering
- Samverkan mellan näringsliv och utbildningsanordnare för kunskaps- och kompetensutvecklande åtgärder
- Näringslivsfrämjande åtgärder
- Infrastrukturella åtgärder

Mer information om Mål 2 Öarna kan fås genom förvaltningsmyndigheten; länsstyrelsen i Jönköpings län, tel 036-39 50 00. Webbplats: [www.mal2oarna.lst.se](http://www.mal2oarna.lst.se)

## 15.5 MÅL 1

Öarna längs norrlandskusten ingår geografiskt i de två Mål 1-programmen. Enligt det samlade programdokumentet för Mål 1 Södra Skogslänsregionen för åren 2000-2006 ska programmets genomförande karaktäriseras av insatser för inomregional balans, innebärande att särskilt orter och landsbygdsområden med uttalade utvecklingsproblem samt öar utan fast landförbindelse uppmärksammas. Enligt Mål 1 Norra Norrland skrivs i kriterierna för urval för de olika åtgärderna att de projekt som ska få stöd ska ha positiva effekter i inlandet och på öarna.

Mer information om dessa stöd kan fås genom respektive förvaltningsmyndighet: För Mål 1 Norra Norrland; länsstyrelsen i Norrbotten, tel 0920-96 000 eller för Mål 1 Södra Skogslänsregionen; länsstyrelsen i Jämtlands län, tel 063-14 60 00. Webbplats Mål 1: [www.mall.nu](http://www.mall.nu)

## 15.6 STÖD TILL FISKET

Stöd till fiskerinäringen finansieras genom programmet Gemenskapens strukturåtgärder inom fiskerisektorn 2000–2006 SVERIGE. Stödet är rikstäckande, men inom Mål 1-området ingår stödet som en integrerad del i Mål 1-programmen.

Fiskeriverket är ansvarig myndighet, tel 031-743 0300; [www.fiskeriverket.se](http://www.fiskeriverket.se).

## 15.7 VÄXTKRAFT MÅL 3

Programmet omfattar hela Sverige och har till uppgift att stärka individens ställning på arbetsmarknaden. Programmet ger möjligheter att satsa på förändringsarbete, kompetensutveckling och kompetensförsörjning i arbetslivet. Inom Mål 1-området ingår stödet som en integrerad del i Mål 1-programmen.

Svenska ESF-rådet informerar om programmet; tel 08-57 91 71 00; webbplats: [www.esf.se](http://www.esf.se).

## 15.8 STÖD FÖR UTVECKLING AV LANDSBYGDEN

Miljö- och landsbygdsprogrammet, LBU, omfattar en rad olika stöd som delfinansieras genom EU:s budget. Stöden ska bidra till en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling för landsbygden.

Följande stöd ingår

- Investeringsstöd till jordbruks-, trädgårds-, skogs-, och renskötsel företag
- Startstöd till unga jordbrukare
- Kompetensutveckling
- Kompensationsbidrag
- Miljöstöd
- Förädlingsstöd till förbättrad bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter
- Projektstöd till utveckling av landsbygden

LBU-programmet täcker hela landet när det gäller miljöersättningar och kompensationsbidrag. När det gäller övriga stöd täcker programmet hela landet med undantag för Mål 1-området, där dessa övriga stöd istället ingår i Mål 1-programmen.

Mer information fås av Jordbruksverket, tel 036-19 05 46; webbplats [www.sjv.se](http://www.sjv.se), eller om det gäller skogsfrågor Skogsvårdsstyrelsen, tel 036-16 61 70; webbplats [www.svo.se](http://www.svo.se). Information kan också lämnas av länsstyrelsen i respektive län eller genom respektive förvaltningsmyndighet: För Mål 1 Norra Norrland; länsstyrelsen i Norrbotten, tel 0920-96 000 eller för Mål 1 Södra Skogslänsregionen; länsstyrelsen i Jämtlands län, tel 063-14 60 00. Webbplats Mål 1: [www.mall.nu](http://www.mall.nu).

Ansökningar ur LBU-programmet hanteras i de flesta fall av länsstyrelsen i respektive län.

## 15.9 GEMENSKAPSINITIATIV

### 15.9.1 Leader+

Ett av EU:s gemenskapsinitiativ är Leader+ som syftar till att främja landsbygdsutveckling. Programmet ska utifrån lokala förutsättningar och initiativ stödja hittills oprövade och nyskapande metoder för utveckling och förnyelse. Skärgården berörs främst av två kustområden; *Carpe Mare* (kustområden i kommunerna Lysekil, Orust, Tjörn, Kungälv och Göteborg) på västkusten och *Kustlandet* (Östergötlands och Kalmar läns kustområden) på ostkusten. Dessutom ingår Blekinges kustområde i *E-bygd i gränsland* och Vinön i Hjälmaren i *Våg 21*.

Information om de olika Leadergrupperna kan fås via Glesbygdsverket; [www.glesbygdsverket.se](http://www.glesbygdsverket.se); eller via gruppernas egna hemsidor. Ett svenskt Leadernätverk finns och kan nås på webbplatsen [www.leaderplus.se](http://www.leaderplus.se).

### 15.9.2 Interreg III

Interreg handlar om att utveckla samarbete över nationsgränserna och består av tre delar:

Interreg IIIA - Gränsregionalt samarbete

Interreg IIIB - Transnationellt samarbete

Interreg IIIC - Interregionalt samarbete

Dessa delar består i sin tur av ett antal geografiskt avgränsade program av vilka de flesta i någon utsträckning berör den svenska skärgården:

I Interreg IIIA Skärgården ingår skärgården längs svealandskusten, Ålands skärgårdar samt Egentliga Finlands och Västra Nylands skärgårdar på den finländska sidan. Ålands landskapsstyrelse är förvaltningsmyndighet; tel: + 358 182 50 00, webbplats [www.skargarden.com](http://www.skargarden.com).

I Interreg IIIA Öresund ingår Skåne län i Sverige samt Bornholm och huvudstadsregionen på den danska sidan. Mer information kan lämnas av Öresundskomiteen; tel +45 33 22 00 11, webbplats [www.oresundskomiteen.dk](http://www.oresundskomiteen.dk).

Interreg IIIA Sverige-Norge berör bl.a. Västra Götalands län (Fyrbodalsområdet: Fyrstad, Bohuslän och Dalsland) och delar av Östfold fylke i Norge. Mer information kan lämnas av EU-kontoret i Västra Götalandsregionen; tel 0521-27 57 00, webbplats [www.interreg-sverige-norge.com](http://www.interreg-sverige-norge.com).

Interreg IIIA Kvarken-MittSkandia omfattar området Västerbottens län, Örnsköldsviks kommun i Sverige och Södra Österbotten, Österbotten och mellersta Österbotten i Finland samt Helgeland i Norge. Information kan fås genom Länsstyrelsen i Västerbotten; tel 080-10 70 00 eller via webbplatsen [www.kvarken-mittskandia.nu](http://www.kvarken-mittskandia.nu).

Interreg IIIA Nord berör bl.a. Norrbottens län i Sverige, Lappland i Finland samt Nordlands, Troms och Finnmarks fylken i Norge. Information kan fås via Länsstyrelsen i Norrbotten; tel 0920-960 00 eller via webbplatsen [www.interregnordkalotten.nu](http://www.interregnordkalotten.nu).

Inom gemenskapsinitiativet Interreg IIIB Östersjön prioriteras utveckling av turismen i kustområdena, sammanslutning i nätverk av de viktigaste tätorterna, informationssamhället och intermodala transporter. De länder som berörs är förutom Sverige (Stockholms, Södermanlands och Uppsala län) nordöstra Tyskland, Danmark, Finland men även Vitryssland, Estland, Lettland, Litauen, Norge, Polen och Ryssland. Interreg IIIB-sekretariatet i Karlskrona, c/o Östersjöinstitutet, tel 0455-33 51 98, är ansvarigt för information om programmet; webbplats [www.spatial.baltic.net](http://www.spatial.baltic.net).

Interreg IIIB Nordsjön omfattar de till Nordsjön gränsande regionerna i Belgien, Danmark, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Sverige (Värmlands, Västra Götalands, Hallands, Skånes och Kronobergs län) och Tyskland. Information kan lämnas av Västra Götalandsregionen, tel 031-63 09 64 eller av Nordsjösekretariatet i Viborg, tel +45 87 27 12 99; [www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org).

Interreg IIIB Norra Periferin främjar transnationellt samarbete mellan de nordligaste delarna av Sverige, Finland, Norge och Skottland, samt hela Färöarna, Grönland, Island och den ryska Barentsregionen. I Sverige omfattas Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands och Gävleborgs län och delar av Dalarnas län samt Torsby kommun. Information kan lämnas av

Programsekretariatet i Köpenhamn, tel +45 33 32 74 39 eller webbplats [www.northernperiphery.net](http://www.northernperiphery.net).

Interreg IIIC avser regionalt samarbete mellan regioner i EU och dess grannländer. Samtliga områden inom EU kan få stöd. Ytterligare information finns på [www.spatial.baltic.net](http://www.spatial.baltic.net).

#### 15.9.3 Equal

Equal är inriktat på att stödja projekt som motverkar diskriminering, utslagning och ojämlikheter på arbetsmarknaden. Programmet berör hela Sverige. Mer information genom Svenska ESF-rådet, tel 08-579 171 00; webbplats [www.esf.se](http://www.esf.se).

# BILAGOR

BILAGA 1. KARTOR (SEPARAT BILAGA)

BILAGA 2. ÖAR UTAN FAST LANDFÖRBINDELSE MED FOLKBOKFÖRD BEFOLKNING, LISTA (SEPARAT BILAGA)

BILAGA 3. SERVICE PÅ ÖAR MED FOLKBOKFÖRD BEFOLKNING

BILAGA 4. ÖVERSIKTSPLANER, SAMMANFATTNING

BILAGA 5. OLIKA DEFINITIONER AV SKÄRGÅRD

BILAGA 6. LAGTEXTER I DANMARK, NORGE OCH FINLAND

BILAGA 7. KÄLLHÄNVISNINGAR