



## SIKO – Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation Stockholms skärgård, Sverige

### Svar på Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ECO/689

#### Ö-dimensionen i EU:s politik

Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation (SIKO, som samlar öföreningar i Stockholms skärgård) har med tillfredsställelse tagit del av förslaget från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén. Här tas de frågor upp som vi under lång tid har diskuterat och arbetat med. Dokumentet har i sin helhet fångat problematiken kring ö-boende och vi ställer oss helt bakom de frågor och analyser som gjorts.

#### Sverige är en betydande önation - vi har flest öar i världen

Sverige är en betydande önation. Sverige har flest öar i världen, närmare 267 570 öar, varav många mycket små i kontinentala mått mätt, både till yta och befolkning. Idag är 399 öar utan fast landförbindelse bebodda året. Vi har bara **en** stor ö – Gotland med 61 000 invånare. Sammanlagt bor det 89 614 personer som är skrivna på öar utan fast landförbindelse i Sverige. Strategin måste omfatta alla åretruntboende öar utan fast landförbindelse.

Därutöver finns ett stort antal personer som är delårsboende, utan att vara folkbokförda vilket gör att de saknas i öarnas befolkningsstatistik. Detta är ett problem då vi faktiskt inte vet hur många som faktiskt bor på öarna.

**Stockholms skärgård** omfattar ett stort antal örika skärgårdar (ca 30 000) som sträcker sig utmed Stockholms läns kust från Arholma i norr till Landsort i söder. Området består av sex skärgårdskommuner där de flesta kommuninvånarna bor på fastlandet. Öbornas antal i Stockholms skärgård når knappt upp till 10 000, vilket är en försvinnande liten del av den totala fastlandsbefolkningen. Att nå sitt kommuncentrum tar i regel en dag i anspråk.

SIKO har några frågor som är av stor vikt för att våra ö-samhällen ska kunna överleva:

#### Den viktigaste frågan för SIKO – Bostäder

##### Undanträngningseffekter när stadsbor köper semesterhus

I Sverige har vi samma problem som i andra länder att attraktiva bostäder på öar tas över av kapitalstarka fastlandsbor som semesterbostäder. Idag står många hus tomma stora delar av året, samtidigt som det finns en bostadsbrist för de som vill bo året runt. Det ger undanträngningseffekter gentemot öbefolkningen och är inte ett hållbart sätt att hantera resurser. I Danmark, Norge och på Åland finns bestämmelser om att man måste förpliktiga sig att bo året runt – boplikt - när man förvärvar den typen av hus. Det är ett regelverk EU skulle kunna införa EU-gemensamt så att inte öarna avfolkas ytterligare.

Alternativt kan det införas en möjlighet för unga ö-bor att få subventioner genom en fördelaktig finansiering att bygga ett nytt eget hus.

##### Undantag från bevaranderestriktioner vid byggande behövs för den bofasta befolkningen

En följdfråga blir då att det i Sverige och på många andra öar i Unionen finns starka bevarande- och skyddsregler för stränderna. Det är bra, men här finns en konflikt. Det behöver finnas en

möjlighet att göra undantag för dem som har sin hemort på en ö. Bevarandereglerna får inte vara kontraproduktiva på så sätt att de utgör hinder för ö-bor att kunna försörja sig. Det bör betraktas som ett allmänt intresse att det finns bofasta som på öarna som kan upprätthålla hävd och traditionella och nya verksamheter på öar och inte minst ta hand om de turister som önskar besöka öarna. Ett platsbaserat synsätt bör införas i EU:s regelverk när det gäller att hantera konflikter i bevarandeområden där möjlighet för dem som bor där ska ha rätt att bo kvar under rimliga förhållanden.

### **Godtagbara transporter av passagerare och gods**

Den avgörande skillnaden med att bo på en ö och på fastlandet är att man måste transportera sig över vattnet. Det är transportkostnaderna som gör att det är dyrare och omständigare att bo och driva verksamhet på en ö i förhållande till fastlandet.

Avgörande för "bobarheten" är att det finns godtagbara transportmöjligheter. Det behöver finnas allmänna kommunikationer både för människor och gods. I dagsläget går inga EU-medel till transporter till Sveriges öar och det finns inga bindande regler för att det måste finnas transporter överhuvudtaget. En tillkommande aspekt i de nordiska länderna är att vi får isläggning några månader under vintern. Då måste nya möjligheter tas fram i form av svävare, hydrokopter, snöskoter och i förekommande fall helikopter. Isbrytare kan behöva assistera färjorna. Trafiken måste fungera året runt, även under krävande vinterförhållanden. Också detta fördyrar transportkostnaderna i förhållande till länder som inte har isbildning under vintrarna.

I **Stockholms skärgård** finns drygt 6 000 fastboende på fem öar med statlig vägfärja och drygt 3 000 på ett myller av öar utan fast förbindelse till fastlandet. Region Stockholm bistår med kollektiv skärgårdstrafik med några turer per dag men vissa bebodda öar har ingen trafik alls eller mycket liten trafik och dessa öbor får helt enkelt förlita sig till egen båt.

Staten finansierar de statliga vägfärjorna. Många regioner finansierar övriga transporter, åtminstone delvis, men en kraftig utbyggnad av transportmöjligheterna behövs. Här kan vi se att EU-finansiering skulle kunna göra stor nytta. Det bör statueras att det ska finnas någon form av basservice vad gäller persontransporter till bebodda öar i den kommande EU-strategin för att ge kraft till orden att man ska kunna leva på öar. Det behövs även investeringsstöd till småskaliga hamnar och kajer.

Alla sorts transporter av gods utgör merkostnader. Att transportera lastbilar för vägunderhåll, slamtömning, byggvaror, skogsråvaror, djurfoder och lantbruksdjur är kostsamt. Dessutom finns inte sällan problem med att hitta lasthamnar på fastlandskusten. Även behovet av godstransporter behöver markeras i EU-strategin.

Ö trafiken behöver genomgå en grön omställning till annat än fossila drivmedel. Detta kräver en specialinriktad finansiering.

### **EU:s fiskekvoter behöver ses över**

EU och alla EU:s kustnationer pekar i sina strategidokument om havsplanering på att det kustnära fisket ska värnas för att livet i unionens kustsamhällen ska kunna upprätthållas. Men den politiska ambitionen omsätts inte i praktiken, åtminstone inte i Östersjön. I Östersjön tillåts så stora kvoter för industrifisket att det inte längre finns tillräckligt med fisk att ta upp för de mindre båtarna längs kusten för att fisket ska gå att livnära sig på. Det måste bli en annan syn på hållbarheten av våra fiskeresurser. Några få mycket stora trålare, utan att ens ha hemmahamn i Östersjön, tillåts ta upp den gemensamma fiskeresursens med följden att kustsamhällen dör ut, tvärt emot de officiella strategierna. ICIS beräkningar behöver göras om med fler kriterier. Här

återstår för politiken att se till att prioriteringen av det småskaliga fisket också omsätts i praktisk handling.

### **Kompensationsstödet inom Cap**

I Sverige har kompensationsstödet inom Cap inte fungerat för öarna i södra Sverige, exempelvis några av öarna i vår skärgård. De administrativa regler som EU har satt upp för stödet, att öar som tillhör en fastlandskommun får samma stödnivå som fastlandet, slår helt fel och får konsekvensen att många öar blir helt utan kompensationsstöd. Regelverket behövs ses över på EU-nivå. **Detta slår tokigt även i Stockholms skärgård** som är så beroende av de små lantbruken med betande djur som ännu finns kvar. En av SIKO:s hjärtefrågor är att värna öarnas lantbruk, där de ännu finns kvar, för att bibehålla kulturlandskapet i skärgården i så stor utsträckning som möjligt.

### **Sopsorteringsfrågan**

EU har infört ett regelverk för fastighetsnära avfallsinsamling. Det skall implementeras även på öar under 2026. De strikta reglerna om att det måste finnas möjlighet att sortera avfallet i bostadens närhet kan bara med stor svårighet och höga kostnader tillämpas i våra skärgårdar med många små öar med bara några få hushåll. Det blir omotiverat dyrt för kommunerna, som för att komma undan kostnaderna flyttar över avfallshanteringen på öarnas abonnenter. Även detta regelverk behöver luckras upp och ges en platsbaserad inriktning. Som det nu har utfallit i Sverige är det kontraproduktivt ur miljösynpunkt.

### **Samhällsservice**

Samhällsservicen behöver fungera på en basnivå. Skola, räddningstjänst, äldreomsorg, post- och paket, dagligvaror och apotekservice behöver finnas tillgängligt på ett rimligt sätt för att ösamhällena ska fungera. **Stockholms skärgård** har, tack vare sitt storstadsnära läge, en förhållandevis bra infrastruktur vad det gäller samhällsservice men ändå haltar det onödigt mycket. Kommungränserna ställer till det, särskilt i skolfrågan. Post- och paket samt apoteksservice fungerar tillfredställande i vissa ö-området och mycket dåligt, eller inte alls, i andra.

### **Miljö och energi**

Det pågår en hel del projekt för att utveckla ett hållbart energioberoende på öar i unionen. Ett antal öar i Sverige deltar i det och SIKO ser att det långsiktigt mycket värdefullt om ett hållbart energioberoende kan byggas ut på våra öar.

### **Finansieringsfrågor - investeringsstöd**

I Sverige finns inget särskilt finansiellt stöd riktat mot öar. Det fanns tidigare sådana EU-strukturfondsmedel. SIKO vill se att det återinförs. Det gav oss tidigare möjlighet att göra investeringar i kajer, båtuppdagningsplatser, elbelysning i hamnar med mera som underlättar livet på en ö. Även någon form av stöd eller lån för unga som vill bo kvar och behöver bygga eget hus, eller näringsverksamheter som behöver bygga ut skulle behöva ha tillgång till investeringsstöd. **Stockholms skärgård** har dock ett Leaderområde, Leader Stockholmsbygd, där de sex skärgårdskommunerna ingår med sina öar och sin landsbygd. Leadermetodens stöd är bra med sitt lokalt förankrade arbetssätt men omfattar inte investeringar, som nämns ovan.

### **Ö-strategi eller ö-lag**

Det vore en stor vinst om man kan få till en rättsligt förankrad strategi så att det ställs krav på nationella strategier och handlingsplaner för varje EU-land och att det i denna reglering är tydligt att konsekvensanalyser och samråd måste ske med ösamhällena när man avser att göra åtgärder som berör dem. Engagemang från aktörer på lokal nivå kan öka effektiviteten i politiska

åtgärder och föra öborna närmare beslutsfattandet och minska det demokratiunderskott som råder idag.

**Stockholms skärgårds bofasta ö-befolkning** utgör en mycket liten del av befolkningen i Region Stockholm men räknas ändå inte som den uppenbara glesbygd det faktiskt är. Glädjande nog har den ö-rikaste kommunen i vår region, Värmdö kommun, sjösatt en dialogform med öborna, kallad "Skärgårdspaketet". En kommunanställd skärgårdsutvecklare träffar öborna efter en överenskommen ordning för att i dialog få lokalt förankrade inspel i frågor som kommunen ansvarar för, innan beslut fattas. Skärgårdsutvecklaren för även samma typ av dialog inom kommunens förvaltningar samt med politiken. Syftet med "Skärgårdspaketet" är att bidra till fler fastboende i skärgården och ett livskraftigt skärgårdssamhälle. Men det finns även en mängd synergieffekter i dessa dialogträffar, som oftast sker digitalt, för att dra nytta av öbornas kunskaper om ölivet som främjar kommunens åtaganden, inte minst ekonomiskt men också underlättar för öborna.

### Uppföljning

Ett system för årlig uppföljning/redovisning av vilka insatser som gjorts för ösamhällena är utmärkt. Det är dock viktigt att systemet för uppföljning inte bli alltför administrativt omfattande. Det behöver vara smart och effektivt och fokusera på relevanta frågor.

### Sammanfattning av vad vi vill se på kort och lång sikt från EU

- **Den viktigaste frågan – Bostäder - boplikt**  
EU skulle kunna pröva ett regelverk där man *måste förpliktiga sig att bo året runt* när man köper hus i attraktiva områden på våra öar, som annars riskerar att stå tomma under en stor del av året.
- **Undantag från bevaranderestriktioner vid byggande behövs för den bofasta befolkningen**  
Bevaranderegler får inte vara kontraproduktiva på så sätt att de utgör hinder för ö-bor att kunna försörja sig. Bofasta behövs på öarna för att upprätthålla hävd och verksamheter på öar. *Ett platsbaserat synsätt bör införas i EU:s regelverk när det gäller att hantera konflikter i bevarandeområden* och ge rätt till att bo kvar under rimliga förhållanden.
- **Godtagbara transporter av passagerare och gods**  
Det behöver statueras att det ska finnas någon form av basservice vad gäller persontransporter till bebodda öar i den kommande EU-strategin. En EU-finansiering skulle kunna göra stor nytta.
- **EU:s fiskekvoter behöver ses över**  
Fiskeresursen i Östersjön är allvarligt hotad. ICIS beräkningsmodell behöver göras om med fler kriterier. Politiken behöver se till att prioriteringen av det småskaliga fisket också omsätts i praktisk handling.
- **Kompensationsstödet inom Cap**  
De administrativa reglerna för kompensationsstödet behöver ses över på EU-nivå.
- **Avfallsinsamling**  
Regelverk för fastighetsnära avfallsinsamling behöver bli mer flexibelt. Som det nu utfallit i Sverige är det kontraproduktivt ur miljösynpunkt.
- **Samhällsservice**  
Samhällsservicen behöver fungera på en basnivå. Skola, räddningstjänst, äldreomsorg, post- och paket, dagligvaror och apotekservice behöver finnas tillgängligt på ett rimligt sätt.

- **Miljö och energi**

Det är långsiktigt värdefullt om ett hållbart energioberoende kan byggas ut på våra öar.

- **Finansieringsfrågor - investeringsstöd**

Ett särskilt investeringsstöd riktat mot öar som ger möjlighet att göra investeringar i kajer med mera och ge stöd till unga som vill bo kvar och näringsverksamheter som behöver bygga ut behöver återinföras.

*För skärgårdstrafikens omställning från fossila drivmedel behövs specialriktad finansiering.*

- **Ö-strategi eller ö-lag**

*SIKO stöder att en rättsligt förankrad strategi för öar införs som också ställer krav på nationella strategier och handlingsplaner och att det i denna reglering är tydligt att samråd ska ske med ösamhällena.*

- **Uppföljning**

Ett system för uppföljning/redovisning får inte bli alltför administrativt omfattande. Det behöver vara smart och effektivt och fokusera på relevanta frågor.

*Skärgårdens Intresseföreningars kontaktorganisation, SIKO*

Gunilla Söderqvist, ordförande

Nämdö Skärvassa 152, 130 36 Nämdö / Sverige