

Regionplane- och trafiknämnden

## **Förslag till nytt skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting samt redovisning av uppdrag att utreda fraktbidragets konstruktion**

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

- att föreslå landstingsfullmäktige att anta skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting
- att föreslå landstingsfullmäktige att förklara uppdraget om att utreda fraktbidragets konstruktion genomfört
- att föreslå landstingsfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och styrelser att planera, genomföra och utvärdera insatser som berör skärgården i enlighet med detta program

### SAMMANFATTNING

Regionplane- och trafikkontoret har utarbetat ett förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting. Programmet uttrycker landstingets vision, mål, strategier och ambitioner för sina verksamheter i skärgårdsområdet.

Programmet betonar att det krävs en balans mellan skärgården som unik naturmiljö, som rekreationsområde och som en del av regionen där det ska vara möjligt att bo och verka. Landstingets engagemang är långsiktigt och

---

Stockholms läns landsting

*Postadress*  
Box 4414, 102 69 Stockholm

*E-post*  
rtk@rtk.sll.se  
Direkt gunilla.nyberg@rtk.sll.se

*Besöksadress*  
Västgötagatan 2  
*Kommunikationer*  
T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66  
pendeltåg Stockholm södra

*Telefon*  
Växel 08-737 25 00  
Direkt 08-737 25 27  
Mobil 070 737 29 27

*Telefax*  
08-737 25 66

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

inriktas mot att ge förutsättningar för utveckling av samtliga dessa ömsesidigt beroende perspektiv.

Ett viktigt mål är att göra skärgården tillgänglig. Goda kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling, och här spelar landstinget en nyckelroll genom sitt ansvar för kollektivtrafiken i regionen. Ett annat centralt mål är att bevara natur- och kulturvärden. Den delregionala utvecklingsplaneringen för kust- och skärgårdsområdet, hälso- och sjukvård, kulturverksamhet och särskilda utvecklingsinsatser av olika slag är andra ansvarsområden som sammantaget ger landstinget en betydande roll för skärgårdens utveckling.

Programmet innebär en delvis ändrad inriktning av politiken, från att tidigare haft fokus på att hejda avfolkningen i skärgården till att nu inrikta politiken på att anpassa insatserna för att klara det förändringstryck som präglar skärgården i dag. Samtidigt som detta ökande tryck ska hanteras och skärgården värnas, ska också förutsättningar skapas för en levande skärgård med goda möjligheter för besökare, boende och verksamheter.

Tidsperspektivet i detta skärgårdspolitiska program är 6-10 år. Detta tidsperspektiv avspeglar ett behov av målsättningar och handlingsplaner över en längre tidsperiod än den budgetperiod som respektive verksamhet ansvarar för, och behovet av att anknyta till det längre perspektiv som finns i den delregionala utvecklingsplaneringen.

Inom ramen för arbetet med programmet har kontoret gjort en översyn av fraktbidragets konstruktion. Utredningen visar att den nuvarande konstruktionen är tveksam framförallt ur juridiska aspekter. Resultatet av utredningen har utgjort underlag för förslag till förändring av fraktbidraget som innebär att endast livsmedelbutikernas varutransporter kommer att stödjas ekonomiskt.

## ÄRENDET

I budgeten för Stockholm läns landsting för 2004 gavs regionplane- och trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt skärgårdspolitiskt program som ska ha sin utgångspunkt i det nuvarande. Nämnden fick också i uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktstödet konstruktion.

Regionplane- och trafikkontoret har tagit fram förslag till skärgårdspolitiskt program i nära samarbete med landstingets förvaltningar och bolag som har verksamhet i kust- och skärgårdsområdet. Regionplane- och trafikkontoret bedriver också ett delregionalt planeringsarbete för kust- och skärgårdsområdet.

En utgångspunkt i arbetet med programmet är resultaten från den delregionala utvecklingsplaneringen som visar att skärgårdens förhållanden förändrats avsevärt under de senaste 30 åren. Av kontorets PM 8:2004 "Skärgård i

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

förändring” framgår att skärgården idag kan ses som en stark, attraktiv och modern del av regionen. Inkomsterna i skärgården är genomsnittligt sett goda, förvärvsfrekvensen är hög och befolkningen fortsätter att öka. Dagens politik i skärgården baseras till viss del på förhållanden från 1970-talet då skärgården var en avfolkningsbygd och det främst gällde att öka befolkningen och sysselsättningen. Utmaningarna idag är att hantera det ökade trycket från en växande storstad och värna skärgårdens natur- och kulturvärden samtidigt som det ska finnas förutsättningar för besökare, boende och verksamhet.

En annan utgångspunkt i arbetet är landstingets egna ambitioner och utmaningar för verksamheter i kust- och skärgårdsområdet. För att se landstingets insatser i relation till övriga offentliga aktörers insatser i kust- och skärgårdsområdet har en sammanställning gjorts av även sådana insatser och ambitioner på vissa områden.

Utifrån dessa utgångspunkter har ett förslag till program utarbetats som innebär att landstinget ska skapa goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet i kust- och skärgårdsområdet genom att värna och utveckla skärgårdens miljö, kultur och naturvärden, att upprätthålla goda kollektiva transporter och bidra till infrastruktur samt säkerställa vård och allmännyttig service.

Förslaget till program har tagits fram i samarbete med landstingets förvaltningar och bolag som har verksamhet i kust- och skärgårdsområdet. Följande instanser har deltagit i arbetet: SL, Waxholmsbolaget, Skärgårdsstiftelsen, Hälso- och sjukvården, Folk tandvården, Kultur- och utbildningsförvaltningen och Färdtjänsten. Patientnämndens förvaltning och ALMI företagspartner har bidragit med underlag om sina verksamheter. Informationsmöten om programförslaget har genomförts vid två tillfällen för landstingets verksamheter och externa parter, ett möte under arbetets gång och ett möte i samband med remissutskicket.

### **Uppdrag att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion**

Landstingsfullmäktige har uppdragit till Regionplane- och trafiknämnden att utreda fraktrafiken och fraktbidragets konstruktion.

Regionplane- och trafikkontoret har låtit göra en översyn av fraktbidragets konstruktion genom att analysera behovet av frakstöd, dess effektivitet samt legala aspekter på stödet. Översynen visar att det finns tveksamheter med detta stöd såväl ur samhällsekonomiska som juridiska aspekter.

Fraktbidraget berörs av flera rättsliga ramverk. Ett av de främsta är de kommunalrättsliga reglerna som finns för bidragsgivning. Andra viktiga ramar är konkurrens- och EU-rättsliga regler.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Fraktbidragets kraftiga expansion och utökade målgrupp i kombination med de juridiska aspekterna på fraktbidraget föranleder att dess konstruktion bör förändras. Fraktbidraget i dess nuvarande konstruktion bör därför avvecklas.

I översynen framkommer att det finns två näringar i skärgården som kan anses vara av allmänt intresse och som är beroende av subventionerade godstransporter eftersom de oftast inte är ekonomiskt bärkraftiga. Det är livsmedelsbutiker och jordbruk med djurhållning. Diskussioner har förts om möjligheten att hitta lösningar som innebär att det är möjligt att subventionera dessa näringars transporter.

Livsmedelsbutikerna är viktiga för att tillgodose att livsmedelsförsörjningen fungerar på ett tillfredsställande sätt i skärgården. Ur ett kommunalrättsligt perspektiv är det möjligt för landstinget att lämna stöd till livsmedelsbutikernas varustransporter eftersom deras överlevnad är av ett allmänt intresse. Även ur ett EG- rättsligt perspektiv bedöms det möjligt för landstinget att stödja butikernas varustransporter eftersom stödet inte förefaller vara problematiska från statsstödssynpunkt.

Med detta som grund föreslås därför att landstinget även fortsättningsvis skall stödja varustransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, färja eller tunnel i Stockholms skärgård. Transporterna bör ske inom ramen för Waxholmsbolagets godstrafik, vilket möjliggör en förenkling av administrationen av stödhanteringen. Istället för att på särskild blankett ansöka om fraktstöd får livsmedelsbutikerna nu en faktura där subventionen är avdragen. Regionplane- och trafiknämnden ersätter efter redovisning Waxholmsbolaget för utlägg av den subventionerade delen av transporten. Waxholmsbolaget har redan idag huvudansvaret för större delen av varustransporterna till livsmedelsbutikerna, men behöver bygga ut sin godstrafik något för att kunna utföra uppdraget. Regionplane- och trafiknämnden avsätter medel i sin budget för stödet till varustransporterna och utarbetar regelverk för stödet.

Ett av målen i programmet är att värna och utveckla skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden, vilket bl a innebär att värna det öppna kulturlandskapet. Detta öppna landskap sköts bäst med betande djur, men denna djurhållning innebär kostsamma frakter av bl a halm, hö och slaktdjur, vilket bidrar till att djurhållningen inte är ekonomiskt bärkraftig.

Regionplane- och trafikkontoret har fört diskussioner med olika parter för att undersöka vilka möjligheter samhället har att bidra till dessa transportkostnader. Det har dock inte inom ramen för programarbetet varit möjligt att hitta en lösning för att värna det öppna kulturlandskapet. Det finns ett gemensamt intresse att fortsätta arbetet med att finna lösningar som bidrar till att upprätthålla djurhållningen på öarna och därmed det öppna kulturlandskapet. Kontoret kommer att medverka i ett sådant arbete.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

### Remissbehandling

Den 3 maj 2005 beslutade Regionplane- och trafiknämnden att utan eget ställningstagande skicka ut Förslag till skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting på remiss under perioden 15 maj till 1 september 2005. Remissbehandlingen skickades till 85 remissinstanser; kommuner, statliga myndigheter, samarbetsorgan, landsting och landstingsförvaltningar, och organisationer. Samtidigt har förslag till delregional utvecklingsplan för kust- och skärgårdsområdet remissbehandlats. I juni genomfördes ett gemensamt informationsmöte om delregional utvecklingsplan och skärgårdspolitiskt program.

Remissvar har inkommit från 57 remissinstanser, varav 18 har avstått från att lämna synpunkter. Fyra av remissvaren är inte slutbehandlade. Remissvaren har sammanställts dels under olika teman, dels sammanfattats från respektive instans.

### Sammanfattning av remissvaren

Remissinstanserna är generellt sett positiva till programmets vision och mål. Trafikfrågorna har väckt störst intresse och de flesta remissinstanser har tagit upp frågor om detta i någon form. Förslaget till förändring av inriktning av fraktbidraget har flera kommenterat. Vissa är förstående till den föreslagna förändringen, medan andra är oroliga för negativa effekter. Många instanser bejakar förslaget att ta fram underlag för trafikplanering och investeringsplanering för skärgården. De flesta anser att det är viktigt med en förstärkt samordning mellan kollektivtrafik på land och till sjöss.

Många instanser är positiva till en förstärkt delregional utvecklingsplanering som kan ligga till grund för strategier i skärgården. Flera uttrycker också att de gärna deltar i detta arbete. Inom landstinget har hälso- och sjukvården påtalat intresse av att delta i det framtida planeringsarbetet. Flera påpekar också vikten av att utveckla formerna för dialogen.

Några anger att det är för begränsat att endast utgå från Skärgårdsstiftelsens verksamhet beträffande natur- och kulturvärden i skärgården eftersom det finns värden utanför Stiftelsens områden som är viktiga att värna. Det påpekas att det också finns andra organisationer vars verksamheter är viktiga för skärgårdens utveckling.

Ett par instanser ifrågasätter beskrivningen av inkomstförhållandena i skärgårdsområdet. Vissa av remissinstanserna pekar på fortsatt behov av stöd till projekt som utvecklar näringsverksamhet och sysselsättning i skärgården.

Flera kommenterar vikten av god ambulanskapacitet i form av helikopter. Några instanser poängterar att hemsjukvården är en utmaning i skärgården och anser att det är viktigt att utveckla samverkans- och vårdformer samt ny teknik.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

**Förtydligande och förslag till ändringar i programmet**

Nedan följer en redovisning över ändringar och förtydliganden i programmet som föranletts främst av inkomna remissvar. Redovisningen följer rubriceringen i det skärgårdspolitiska programmet.

*Allmänna synpunkter*

- Inkomstutvecklingen i skärgården

Synpunkter från remissinstanser:

Många instämmer i att utvecklingen i skärgården varit gynnsam. Ett par instanser ifrågasätter dock beskrivningen av inkomstförhållandena i skärgården. Några anger att det är viktigt att beakta att utveckling och förhållanden varierar i olika delar av skärgården.

Kommentar från kontoret:

Utgångspunkten för dessa uppgifter är rapporten "Skärgård i förändring" (RTK, nr 8, juni 2004) som beskriver bl a inkomstförhållanden i skärgården med statistik från år 2000. För att följa upp inkomstutvecklingen i skärgården har kontoret låtit ta fram ny statistik för år 2003.

Utvecklingen av medianinkomsterna har varit positiv såväl i skärgården som i länet sedan år 2000. Medianinkomsterna ökade mellan år 2000 och 2003 med ca 10% både i länet som helhet och på öarna. Inkomsterna på öar utan bro, färja eller tunnel är fortfarande oftast lägre än på övriga öar inom respektive kommun. Det ska dock noteras att utvecklingen av medianinkomsterna på öar utan bro, färja eller tunnel varit högre än i länet och på övriga öar sedan år 2000. Inkomstnivåerna varierar dock på dessa öar mellan de olika skärgårdskommunerna. Vissa av dem kan ha tendenser till att vara förort och "gräddhylla", medan andra i högre grad kan karakteriseras som traditionell glesbygd.

Även om inkomstnivåerna skiljer sig åt mellan olika delar av skärgården och mellan öar beroende på deras tillgänglighet, är tendensen att inkomstutvecklingen är god i hela skärgårdsområdet. Det tyder på att det finns förutsättningar för en fortsatt god utveckling .

- Försvarets mark

Synpunkter från remissinstanser:

Flera remissinstanser har kommenterat försvarets minskade behov av mark i skärgårdsområdet.

Kontorets kommentar:

I programmet behandlas inte landstingets eventuella framtida insatser beroende på försvarets tillbakaträdande från delar av sin mark i skärgårdsområdet. Det beror på att det inte är fastställt vilka marker som ska frigöras från försvarets verksamhet. Denna fråga kräver dock särskild uppmärksamhet

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

under kommande år. En statlig utredning är tillsatt för att föreslå inriktning av markernas framtida användning. Det finns stor anledning för landstinget att följa och om möjligt påverka denna utredning.

#### *Delregional planering*

Synpunkter från remissinstanser:

Remissinstanserna är positiva till en förstärkt delregional utvecklingsplanering som kan ligga till grund för strategier för skärgården. Flera av remissinstanserna är aktörer som är involverade i skärgårdens utveckling och förutsättningar och som föreslås bli involverade i arbetet med planering för skärgården. Det är en genomgående positiv inställning till detta från remissinstanserna.

Kommentar från kontoret:

Texten har skrivits om i syfte att förtydliga den delregionala utvecklingsplaneringens funktion och möjligheter.

#### *Natur- och kulturvärden*

Synpunkter från remissinstanser:

När det gäller skärgårdens natur- och kulturvärden anser några instanser att det är för begränsat att endast utgå från Skärgårdsstiftelsens verksamhet bl a utifrån att det finns värden utanför Stiftelsens områden som också är viktiga att värna. Det påpekas också att det finns andra organisationer som är viktiga för skärgårdens natur- och kulturutveckling som borde lyftas fram i programmet.

Kommentar från kontoret:

Programmet fokuserar på de verktyg som landstinget råder över. Skärgårdsstiftelsen är landstingets främsta redskap för att värna om natur- och kulturvärdena, men är inte den enda viktiga aktören för att utveckla och bevara skärgårdens natur och kulturvärden. Andra möjligheter landstinget har för åtgärder inom detta område tas upp under avsnittet ” Kultur och extern projektverksamhet”. Där är dock fokus på landstingets principer för stöd och inte på de aktörer som kan komma att nyttja dessa stöd.

Med anledning av synpunkterna görs ett tillägg i programmet som anger att landstinget även genom delregional/regional planering kan belysa, värna och stärka natur- och kulturmiljön inklusive den marina miljön i kust- och skärgårdsområdet.

Dessutom görs ett tillägg i programmet att landstinget också verkar tillsammans med externa organisationer för att stärka skärgårdens natur- och kulturvärden genom samarbete, med ekonomiskt stöd till vissa organisationer samt genom stöd till externa projekt.

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Synpunkter från remissinstanser:

Några remissinstanser har påpekat att det i programmet inte anges hur landstinget skall minska sin negativa påverkan på miljön genom sina egna verksamheter.

Kommentar från kontoret:

I programmet har ett stycke förts in om att landstinget har en miljöpolicy samt att WÅAB och SL har direktiv för miljöanpassning.

### *Transporter och tillgänglighet*

- Kollektivtrafik i skärgården

Synpunkt från remissinstans:

En remissinstans anger att ökade priser på drivmedel är en begränsande faktor för trafikutvecklingen.

Kommentar från kontoret:

Prisutvecklingen på drivmedel begränsar möjligheterna att upprätthålla och utveckla trafikutbudet, utan ökade anslag från landstinget till Waxholmsbolaget. Prisutvecklingens betydelse för trafikutbudet behöver analyseras ytterligare.

Kommentar från kontoret:

Landstinget medfinansierar genom skärgårdsanslaget investeringar i drivmedelsanläggningar i skärgården enligt ett avtal som gäller tom 2010. Det finns anledning att förtydliga i programmet att syftet med detta stöd är "... att upprätthålla en struktur för försörjning av drivmedel"

Synpunkt från remissinstans:

Båttrafik i de inre vattenområdena nämns av en instans.

Kommentar från kontoret:

Beträffande ärendet om "Båtpendling på inre vattenvägar" beslutade Regionplane- och trafiknämnden den 1 februari 2005:

"Möjligheterna att utveckla båttrafik på de centrala vattenvägarna är sannolikt avhängig samordning med fritids- och besöksresandet. Det är inte samhällsekonomiskt motiverat att utveckla båttrafik enbart för arbetsresor baserat på antaganden i RUF 2015. Det senare kan förändras beroende på hur stora bebyggelsestillskott som kan realiseras i sjönära stadsdelar. Det finns därför skäl att i SL:s och WÅAB:s utbudsplanering överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att ny bebyggelse tillkommer. En ökad båttrafik på de inre vattenvägarna skulle bidra till Stockholmsregionens attraktionskraft.

Det kan alltså finnas fler faktorer än de rent samhällsekonomiska att ta ställning till i det här ärendet och det finns anledning att vara mer flexi-



2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

bel i synen på kollektivtrafik till sjöss. Tvärbanan ansågs tidigare som samhällsekonomiskt tveksam, men har visat sig bli en populär och omtyckt trafikform som har gett positiva effekter för kollektivresenärerna i Stockholms län. Rapporten kommer att vara ett av underlagen till hur lanstinget tar ställning i frågan i framtiden.

**Hämtat ur Kollektivtrafikkommitténs betänkande :**

Enligt Kollektivtrafikkommittén SOU 2003:67 framstår kollektivtrafik ofta som olönsam i en samhällsekonomisk kalkyl. Kommittén förordar en kompletterande utvärderingsmetod som kallas Multikriteriaanalys, MCA (som är en metod att på ett systematiskt sätt utvärdera projekt där alla relevanta effekter kan beaktas).”

- Stöd till livsmedelsbutikernas varutransporter i skärgården

Synpunkter från remissinstanser:

Några remissinstanser har förståelse för att fraktbidraget behöver revideras. Det finns samtidigt en oro hos många att avveckling av fraktbidraget kan leda till försämrade och fördyrade godstransporter för många företag i skärgården.

Kommentar från kontoret:

Fraktbidraget har utretts och kontorets bedömning är att den konstruktion som fraktbidraget har inte är en juridiskt hållbar lösning. Konsekvensen av den föreslagna förändringen kommer troligen att innebära ökade krav på Waxholmsbolaget på ytterligare godstransporter.

För att förverkliga förslaget om reviderat fraktstöd till livsmedelsbutikernas varutransporter inom Waxholmsbolagets åtagande, återstår ett arbete för en anpassning av den reguljära godstrafiken. Frågor att behandla i detta arbete är t.ex. kriterier och avgränsningar för prioriterade transporter samt godstrafiken i områden där trafiken idag inte är så utbyggd.

Kommentar från kontoret:

Följande stycke har flyttats till avsnittet om Natur- och kulturvården. ”Målet att värna och utveckla skärgårdens natur- och kultur- och rekreationsvärden kräver att det öppna kulturlandskapet i skärgården bevaras. Djurhållning för öppna kulturlandskap innebär kostsamma frakter av bl a halm, hö och slaktdjur, vilket bidrar till att den inte är ekonomiskt bärkraftig. Landstinget ska därför i samarbete med andra berörda parter verka för att det ska vara möjligt att hålla kulturlandskapet i skärgården öppet.”

När programmet skrevs våren 2005 var utgångspunkten att det skulle vara möjligt att hitta en lösning för att subventionera godstransporter som krävs för att hålla kulturlandskapet i skärgården öppet. Under remisstiden har kontoret diskuterat detta med olika parter och noterat att det inte är givet vilken lösning som kan vara aktuell. Det finns dock flera parter som är intresserade av att samarbeta för att hitta lösningar som bidrar till att hålla kulturland-

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

skapet i skärgården öppet. Landstinget kommer därför att arbeta vidare med frågan tillsammans med berörda parter.

#### *Kultur och extern projektverksamhet*

Synpunkt från remissinstanser:

Det finns instanser som anser att landstinget bör ha som målsättning att öka sysselsättningen i skärgården. Det finns några instanser som är kritiska till att landstinget inte beskriver hur man ska bidra till att utveckla näringslivet i skärgården, framförallt turistnäringen under andra årstider än sommaren.

Kommentar från kontoret:

Målsättningen att främja sysselsättning och näringsliv har funnits inom landstingets skärgårdspolitik sedan 70-talet. Denna inriktning finns fortfarande kvar inom bl a landstingets bidragsgivning ur skärgårdsanslaget. Eftersom förhållandena i skärgården ändrats sedan 70-talet finns det anledning att ändra målsättningen. Istället för att fokusera på sysselsättningen som sådan, föreslås att insatser ska göras för att skapa goda allmänna förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta sker främst genom att tillhandahålla goda transporter och bidra till investeringar i infrastruktur. Det kan också vara insatser som utvecklar och bevarar natur- och kulturvärden.

Meningen ”Medfinansiering av projekt som främst syftar till att öka sysselsättning och utvecklingsverksamheter avvecklas” har strukits. Några remissinstanser har tolkat den så att landstinget inte ska understödja näringslivets utveckling.

I samband med deltagande i eventuella framtida EU-program har ett tillägg gjorts i programmet: ”Landstinget ska vara aktiv i internationella sammanhang och agera för strategier, program och regelverk som är i linje med det skärgårdspolitiska programmet.”

Förslaget att medfinansiering av investeringar i bryggor ska ske inom den att föreslagna investeringsplaneringen behöver förtydligas genom ett tillägg med; ”Dagens regelverk gäller tills de nya formerna för investeringsplanering införs.”

#### *Hälso- och sjukvård*

Synpunkt från remissinstanser:

Ett par remissinstanser påtalar att förändringar av ambulanshelikoptertrafiken kan innebära försämrad beredskap.

Kommentar från kontoret:

Detta kommenteras av Beställarkontoret Vård.

”En betydande del av ambulanshelikopterns uppdrag var tidigare inte medicinskt motiverade varför riktlinjerna för utnyttjande ändrats. En kvalificerad medicinsk bedömning vid prioritering har resulterat i att antalet uppdrag minskat kraftigt sedan 2003. Under 2004 och 2005 har

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

Stockholms läns landsting samarbetat med Landstinget i Uppsala vilket inneburit att förutom Stockholms dygnshelikopter kan Uppsalas helikopter utnyttjas. Samarbetet har resulterat i ett bättre resursutnyttjande och kortare insatstider för patienter i norra länet. Sammantaget har ambulanssjukvården i Stockholms län en hög beredskap och helikoptern hade under sommarperioden 2004 beredskap för ytterligare uppdrag mellan 61 % -75 % av tiden. Därtill tillkommer Uppsala helikoptern som garanterar minst en 50 % tillgänglighet med läkarbemannad helikopter samt Gotlands ambulanshelikopter med en längre insatstid och som hittills ännu inte behövt utnyttjas. Diskussion pågår också med Sjöfartsverket om utökat samarbete med länets nya sjöräddningshelikopter".

### **Förändringar i underlaget till skärgårdspolitiska programmet**

I underlaget har vissa justeringar av fakta gjorts efter inkomna synpunkter från remissinstanserna.

Följande ändringar har gjorts;

- Österåkers kommuns översiktsplan planeras bli klar tidigt 2006 istället för 2005 (sid 52).
- Tillägg i Värmdö kommuns avsnitt att även Runmarö har högstadium, och att äldreboende finns även på Djurö mm (sid 47).
- Sjukvården har kompletterat ambulansinsatserna med statistik för 2004 (sid 34). "Helikopterresursen används för uppdrag i såväl skärgård som vid uppdrag på fastlandet. Under perioden januari-augusti 2005 genomfördes 917 helikopteruppdrag av Stockholmshelikoptern och Uppsalahelikoptern vilket innebär en minskning med 22 procent jämfört med samma period 2004. Av totala antalet uppdrag 2005 har 48 uppdrag utförts av Uppsalahelikoptern. SOS Alarms bedömning är att i de norra länsdelarna som t.ex. Sigtuna, Rimbo, Norrtälje, Grisslehamn genom avtalet med Uppsala helikoptern har fått en kortare insatstid med ca 10 minuter/uppdrag. Efter medicinsk bedömning eller vid tillfällen då helikopter inte kan flyga (dåligt väder eller tekniskt fel) används alternativa resurser. I skärgården används exempelvis sjöräddningsbåtar, polisbåtar, räddningstjänstbåtar. I vissa fall kan ambulanspersonalen medfölja i båten till patienten som därefter under tillsyn av medicinsk personal förs till fastlandet för vidaretransport i vanlig ambulans.

År	Antal båtuppdrag
2002	81
2003	80
2004	131
2005 jan – aug	159

I 2004 och 2005 års siffror ingår båtuppdrag som är sjöräddningsuppdrag och ingår inte i landstingets ansvar."

2005-10-12

RTN 2004-0205

RTN 2004-0228

**Förverkligandet av programmet**

Beslut i landstingsfullmäktige i början av 2006 innebär att berörda nämnder och styrelser får i uppdrag att planera, genomföra insatser i skärgården i enlighet med programmet.

Sven-Inge Nylund

Gunilla Nyberg

**Bilagor:**

1. Förslag till nytt skärgårdspolitiskt program med underbilagorna:
  - A. Underlag till Skärgårdspolitiskt program (Endast smärre ändringar har gjorts som redovisas på sid 11, underlaget bifogas därför ej. Finns tillgängligt vid sammanträdet)
  - B. Remissammanställning
2. Utvärdering av fraktbidragets konstruktion