

Brunskär Fisk
Brunskär, 21710 KORPO
FO-nummer 1472333-0
Andreas von Bergmann
fisk@brunskar.fi

Jord- och skogsbruksministeriet
PB 30
00023 STATSRÅDET
kirjaamo.mmm@gov.fi

Ärendenummer VN/10343/2024

UTLÅTANDE OM UTKASTET TILL REGERINGENS PROPOSITION TILL RIKSDAGEN MED FÖRSLAG TILL SKÄRGÅRDSLAGEN

Med anledning av ministeriets begäran om utlåtande önskar jag som skärgårdsbo med näringsverksamhet i yttre skärgården framföra följande synpunkter:

1–5 §§ Inga kommentarer.

6 § *Kommunal service och välfärdsområdenas service i skärgården. Kommentar:*

Av specialmotiveringarna framgår det att bestämmelsen inte avses ”utgöra någon direkt rättslig grund för ordnandet av service.” Det känns märkligt att stifta lag utan avsikt att den ska utgöra rättslig grund. Givetvis är det vanskligt att skriva en heltäckande bestämmelse i väldigt specifika ordalag, när olika skärgårdsområden till sin karaktär är så olika. Således är det i alla fall rätt och rimligt att kommuner och välfärdsområden själva prövar vad som är rimligt i varje specifikt fall. Dock finns det aspekter som jag tycker borde beaktas. Till skärgårdens särdrag hör att mycket av den kommunala servicen är avskuren för personer på mindre öar, då dessa ligger utanför det kommunala vägnätet alla öar trots allt är med och bekostar. Fastighetsskatt, många gånger väldigt hög sådan, betalas av alla, även säsongboende, även på öar längst ut i havsbandet. Dessa skattemedel används helt ogenerat av kommunerna för att berika livet i kommuncentra. Det minsta man bör kunna begära är att skärgårdskommuner har en skyldighet att tillhandahålla sjösättningsplatser och angöringsbryggor eller -kajer för skattebetalande öbors båthantering och uträttande av ärenden.

Det skulle även vara på sin plats att förpliktiga skärgårdskommuner att upprätthålla ”myndighetsbryggor” som olika myndigheter (polis och brandkår) skulle kunna använda, liksom även kommunen själv i sin egen myndighetsroll inom t.ex. byggnadstillsynen som förutsätter färder ut på öar som inte kan nås med bil. Visserligen kunde det lika väl åläggas välfärdsområdet, men i praktiken fungerar brand- och räddningsväsendet i skärgårdarna genom frivilliga brandkårer. Det vore, enligt mitt förmenande, mer ändamålsenligt att ett sådant ansvar vilade på kommunerna, som uppbär fastighetsskatt och har förköpsrätt vid markaffärer och planeringsansvar för områdena.

Ett kommunalt serviceområde som även kunde beaktas mer i detalj, utan att för den skull detaljstyra det, är avfallshanteringen i den yttre skärgården. På det stora hela fungerar den i dagens läge mycket väl – mycket tack vare föreningen Håll skärgården

ren. Samtidigt finns det öar där de stora besökarmängderna skapar ett reellt avfalls- eller snarare avföringsproblem. Specialmotiveringarna borde beröra detta för att ge kommunerna nödvändig vägledning, i synnerhet då man nu funderar på införande av t.ex. turistskatt för skärgårdsbesök.

Då skärgårdskommuner åtnjuter tillägg i statsandelarna och dessutom kasserar in betydande summor på fastighetsskatter för avlägset belägna öar, vore det på sin plats att genom skärgårdslagen styra den kommunala serviceproduktionen till ett faktiskt ansvarstagande för viss infrastruktur som uttryckligen betjänar öbor i yttre skärgården.

7 § Tjänster inom förbindelsefartygstrafik. Kommentar:

En förutsättning för en fungerande förbindelsebåtstrafik är inte bara ett ändamålsenligt tonnage, utan också ändamålsenliga anörings- och lastningsplatser samt även parkeringsplatser vid hamnar med landsvägsförbindelse. Detta berörs inte alls i specialmotiveringarna, vilket jag ser som en mycket stor brist. Det bör med all tydlighet framgå, även i själva lagtexten i 1 mom., att även dessa aspekter innefattas i begreppet ”tjänster inom förbindelsefartygstrafik”.

I 2 mom. anser jag att det inte räcker med skrivningen att ”fast bosatta invånares, säsongsbodandes och näringslivets behov” bör beaktas. Förutom dessa anser jag att även kommunernas gällande delgeneralplaner bör ligga till grund för denna planering. Dessa planer styr vilka öar som är planerade för fast boende och näringsidkande och i allmänhet utgörs dessa öar av hemlandens i skärgårdsbyarna, även i yttre skärgården. Helt naturligt finns det också en koncentration av fritidshus på och i omedelbar närhet till dessa öar. Det är dessa öar planeringen bör ta fasta på om skrivningen i specialmotiveringen, att trafik ska ordnas ”endast till de öar som är viktigast med hänsyn till skärgårdens livskraft och boendet i skärgården” ska realiseras på ett jämlikt sätt. Det är dessa öar som kommunen i sin planering bedömt ha förutsättningar för livskraft och stadigvarande boende. Om inte detta ligger till grund för ruttplaneringen blir bedömningen utlämnad åt tjänsteinnehavares godtycke. Detta är således enligt mig den enda objektiva grunden ur statens perspektiv. Invånares, säsongsbodandes och näringslivets behov avgör snarare turtätheten och tonnagets beskaffenhet.

Det är givetvis inte ändamålsenligt att lagstifta om dimensioneringen av turtätheten på olika rutter eftersom rutterna är så olika. Däremot ser jag det som ändamålsenligt att åtminstone i motiveringarna vägleda livskraftscentralen som definierar servicenivån att i motiveringarna till 3 mom. definiera den absoluta miniminivån, så att varje rutt tryggas en så kallad ”ärenderesa” en gång i veckan. Med ärenderesa avses möjligheten att åka till och från ön eller från och till ön under samma dag för att sköta ärenden. Menföresförhållanden må förstås föranleda att man skulle kunna tumma på det.

Observera att ärenderesa är något som går i båda riktningarna. Det finns bofasta öbor i mellanskärgården som nyttjar sin fastighet i yttre skärgården, för t.ex. odling, djurhållning eller besöksnäring. Även deras behov av ärenderesor till yttre skärgården bör tillgodoseas. Likaså har boende i yttre skärgården behov av att andra gör ärenderesor till dem, såsom sotare, elektriker och andra tjänsteproducenter. En utgångspunkt att alla ärenderesor sker utifrån och in motsvarar inte verkligheten.

Specialmotiveringarnas skrivning att förbindelsebåtsrutter i allmänhet går ”från punkt A till punkt B” är direkt felaktig och motsvarar inte heller texten i förslaget till lagtext i 7 § 2 mom. Rutter mellan A och B trafikeras i allmänhet av en landsvägs- eller väglagsfärja. Typiskt för en förbindelsebåt är att den trafikeras mellan A, B, C, D, E och F och rent av hela vägen till H. Det skulle vara ändamålsenligt att i synnerhet i mellanskärgården, men även i yttre skärgård då det är möjligt, planera rutter så att fartyget trafikeras mellan två hamnar med landsvägsförbindelse. Det skulle skapa en mer dynamisk skärgårdstrafik och i praktiken fördubbla kapaciteten på rutten dagar då fartyget kör av och an. Fler näringsidkare i skärgården skulle ha möjlighet att leverera förnödenheter till öarna längs rutten, öborna kunde lättare samverka i olika riktningar och för besöksnäringen skulle det ge en ny dimension.

Det skulle även vara skäl att dela in förbindelsefartygstrafiken i två olika kategorier, vilket lämpligast kunde ske genom förordning, så att 5 mom. inte enbart skulle gälla avgifter inom förbindelsefartygstrafiken utan även att indelningen av densamma i olika klasser kunde ske genom förordning. Faktum är att alla rutter är unika, men i grund och botten anser jag det finnas två olika klasser eller kategorier. Å ena sidan finns det fartyg där passagerarna i stor utsträckning är bilburna och har bilen med sig på fartyget, varför dessa rutter även trafikeras av fartyg med klaff i både för och akter. Å andra sidan finns det rutter där passagerarna endast i undantagsfall har med sig fordon ombord på fartyget, men där det ändå är viktigt att vid behov kunna frakta traktorer, terränghjulingar, släpvagnar och dylikt mellan öarna. Genom att göra en skiljelinje mellan dessa två huvudkategorier torde det även vara möjligt att vid behov införa en prissättning som är olika beroende på kategori. På en rutt i mellanskärgården där öbor arbetspendlar med bil fem dagar i veckan är det orimligt att ta ut en särskilt hög avgift för att den ska kunna betraktas som skälig i lagens anda. Samtidigt är det orimligt att säsongsböende på andra rutter, för att slippa hyra parkeringsplats i avgångshamnen, tar med sig bilen ut till ön på skattebetalarnas bekostnad. På sådana rutter borde det tas ut en avgift för fordon och avgiften borde vara på en sådan nivå att det vore mer attraktivt att hyra en bilplats vid avgångshamnen i stället för att ta bilen med sig till varje veckoslutfirande.

8–9 §§ Inga kommentarer

10 § *Främjande av näringslivet i skärgården. Kommentarer:*

Det är positivt att de svårigheter skärgårdsförhållandena medför bejakas och även i någon, om än väldigt ospecifik mån, ökar möjligheten att erhålla stöd för näringslivet. Det är förståeligt att bestämmelsen hålls på en allmän nivå, så att ingen näring lyfts fram på ett särskilt sätt, vilket ställer alla näringar på samma nivå. Samtidigt är det en missad chans att lyfta fram primärnäringarnas betydelse för skärgårdens kulturlandskap och traditioner.

Skärgårdsöar har genom århundraden fungerat som betesmark i takt med att betesdjuren blivit färre har många öar blivit igenvuxna. Det minskade fisket har lett till försämrade fiskevattenvård och den ökade förekomsten av predatorer, på grund av jaktförbud, har på ett avgörande sätt förändrat förutsättningarna för utövandet av skärgårdens traditionella näringar. Visserligen förskriver 12 § i lagförslaget om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap och kulturmiljöer, men inte heller där lyfts

lantbruket, jakten och det traditionella fisket upp som verktyg för bevarande och vårdande av kulturmiljöerna och något som därför särskilt borde stödas.


Överhuvudtaget nämns inte hav eller vattendrag en enda gång i fråga om näringar eller skärgårdsnatur, även om det är just hav och vattendrag som gör skärgården till skärgård. Om inte fiske och djurhållning nämns som skärgårdens naturliga näringar är min farhåga att dessa riskerar förkvävas i stället för att stärkas av bestämmelser om "naturvård".

I 10 § kunde livskraftscentraler och kommuner med fördel åläggs att samråda med producentorganisationer, fiskeriområden och fiskarförbund om vilka stöd och koordinerande åtgärder som skulle underlätta primärnäringarnas utövande i skärgården. Att ha livsmedelsproducerande skärgårdar är viktigt, dels som levande traditioner som gynnar kulturlandskapet och besöksnäringen, dels som en del av folkförsörjningsberedskapen.

11–14 §§ Inga kommentarer

Jag tackar för möjligheten att avge utlåtande och hoppas processen med den nya skärgårdslagen fortskrider enligt plan, dock med beaktande av goda och genomförbara förslag som denna utlåtanderunda ger vid handen.

Korpo 13.4.2026



Andreas von Bergmann
Brunskär Fisk