



## SMÅLANDSKUSTENS SKÄRGÅRDSFÖRENING

2011-03-21

### **Svar på remiss angående nytt beslut och ny skötselplan för naturreservatet Misterhults skärgård, Oskarshamns kommun.**

Smålandskustens skärgårdsförening är en politiskt obunden sammanslutning av medlemmar som vill:

- främja skärgårdens näringsliv,
- förbättra de bofastas levnadsvillkor samt
- skydda och vårda skärgårdens miljö.

Smålandskustens skärgårdsförening delar i stort de syften och värderingar som är skrivet i den nya skötselplanen för naturreservatet. Föreningen arbetar för att behålla en levande skärgård där människor kan bo året runt och driva sin näring och anser att det är oerhört viktigt med en lokalbefolkning som kan underhålla och faktiskt vidareutveckla allas vårt kulturarv. En konserverad kultur är en död kultur och saknar förutsättningar för att fortleva. Syftet med den nya skötselplanen är bra men med detta svar vill SSF påvisa att några av de nya reglerna och förbuden får direkt eller indirekt motsatt verkan.

Den nya skötselplanen innehåller en rad nya förbud. Här ställer sig föreningen frågande till varför några av dessa förbud ska införas. Ska det införas förbud borde det föreligga ett reellt problem som motverkar skötselplanens syfte. Ett förbud kräver även någon form av övervakning från myndighet utifall överträdelse sker. Generellt sett blir det en extra kostnad för samhällskassan för övervakning så att regelverket följs och det ter sig lite underligt att övervaka något som inte är ett problem. Många av de förbud som föreslås införas har ingen direkt påverkan på naturreservatet att det skulle motverka syftet och då är de förbuden helt överflödiga och kommer endast att ställa till med bekymmer för boende och besökare i skärgården.

Det viktigt att säkerställa de naturvärden som finns och skydda från överexploatering även inför framtiden men det regelverk som redan finns i dag utgör ett fullgott skydd mot detta. I stället för förbud föreslår SSF att arbeta mer informativt för att få ut budskapet om hur man som allmänhet beter sig och hur skärgårdskulturen kan utvecklas på ett sätt som faller i samklang med syftet.

Vidare föreslås det att tillstånd ska sökas hos länsstyrelsen för en rad olika verksamheter. Detta med tillståndsansökningar är ett gissel för entreprenörer och småföretagare. En småföretagare i skärgården arbetar oftast med små medel och i många olika verksamheter. Ska det till tillståndsansökan för varje liten verksamhet så blir det både ekonomiskt kännbart samt tidskrävande för företagaren. Det kan vara handläggningstider och/eller kostnader som avgör om en verksamhet genomförs eller inte. Därmed bör tillstånd endast krävas för verksamhet som eventuellt kan motverka skötselplanens syfte och som är av betydande karaktär.

I syftet med skötselplanen står det också att det ska skapas förutsättningar för friluftsliv, forskning och undervisning som inte strider med övriga syften. För att allmänheten ska

kunna få tillträde till naturreservatet så krävs det att regelverket inte utformas på ett sådant sätt att tillträde omöjliggörs.

Allmänheten består av en brokig skara människor med olika förutsättningar att kunna ta del av vår natur. <sup>1</sup> Ungefär 10% av befolkningen har någon form av rörelsehinder och har således svårt att kunna ta sig runt i naturen på egen hand. För att boende och allmänhet även i framtiden ska kunna verka och vistas i skärgården så efterlyser SSF en strategi för att hantera skärgårdsutveckling i harmoni med naturen. Det kan rent konkret handla om var det är lämpligt/olämpligt att anlägga allmänna bryggor. Om nu det införs nolltolerans mot uppförandet av nya anläggningar inom reservatet kommer det också att motverka sitt eget syfte.

Nedan följer kommentarer till några av de förbud som föreslås införas.

### **C3: Utanför allmän farled framföra motorbåt eller annan motordriven farkost med högre hastighet än 15 knop.**

På vilket sätt medverkar detta förbud till skötselplanens syfte eller vilket syfte förväntas uppnås med detta förbud?

Många båtar med förmåga att köra i högre hastighet än 15 knop drar betydligt mindre bränsle när de får plana upp och även svallvågor blir betydligt mindre. Ska dessa båtar istället ligga på halvplaning för att hålla 15 knopsgränsen så kommer dessa att förbruka väsentligt mer bränsle och dessutom drar de betydligt mer svall efter sig.

Post, hemtjänst eller andra typer av transporter av lättare karaktär tvingas till en tidskrävande resa. Dessa typer av transporter sker ofta mellan öarna och inte via den allmänna farleden. Ska entreprenörer som bedriver dessa transporter

A. Tvingas köra sakta. Vilken kund vill betala extra för det?

B. Tvingas söka tillstånd hos länsstyrelsen för att köra fortare än 15 knop. Hur kommer då det regelverket se ut? Ska varje båt ha tillstånd eller varje förare. Ett förbud av det här slaget motverkar syftet med att få en levande skärgård. Som åtgärd föreslår SSF att det bör satsas mer på information om vad som är ett lämpligt beteende till sjöss i naturreservatet istället för ett förbud.

Allt handlar om gott sjömanskap och sunt förnuft. Detta finns i 1kap sjötrafikförordningen som remissen hänvisar till.

### **C4: Framföra svävare, hydrokopter eller liknande farkost annat än längs markerade farledssträckningar.**

Men med undantag: "C4 utgör inte hinder för den allmänna samfärdseln". Och med det innebär att det är tillåtet för entreprenörer att framföra svävare, hydrokopter eller liknande farkost utanför markerade farledssträckningar eller? Post och hemtjänst måste få komma fram. Var går gränsen mellan samfärdselåkning och övrig åkning? Är en besökare till en ö berättigad att åka hydrokopter till ön? Om övrig åkning blir förbjuden innebär det en begränsning för allmänhetens tillträde till naturreservatet under vinterhalvåret. Detta förbud skapar en rad nya frågeställningar om vem, vart och hur framförandet får ske.

Risken finns att det uppstår gråzoner och regelverket blir svårtolkat.

På vilket sätt medverkar detta förbud till skötselplanens syfte eller vilket syfte förväntas uppnås med detta förbud?

I dagsläget finns det troligen två till tre hydrokoptrar som rör sig i och omkring naturreservatet och som faller under undantagsregeln och därmed är detta förbud tämligen onödigt.

Farkoster som svävare och hydrokopter är inte var mans egendom och kommer troligen inte heller att bli det. Dessa maskiner är dyra vid inköp och drift och framförs främst av entreprenörer som sysslar med någon form av personbefodran, transport såsom post eller

annan syssla. Privata fordon finns och ägs av markägarna själva och även de undantas av regeln om nu regeltolkningen är rätt gjord. Vad som är en lämplig vinterväg för dessa fordon kan inte ritas in på en karta. Där med är det helt onödigt att hänvisa dem till allmän farled. Lämpliga vintervägar varierar från dag till dag och det

har de med lokal kännedom om isförhållande kunskap om. Ska det införas förbud så ska det vara väl motiverat och att det finns en reell problematik. Annars riskerar förbuden endast fungera som käppar i hjulen för lokalbefolkning och för befintligt och framtida entreprenörskap.

### **C5: Framföra vattenskoter eller liknande farkost eller åka vattenskidor annat än längs mittlinjen av markerad farledssträckning för allmän farled nr 304.**

På vilket sätt medverkar detta förbud till skötselplanens syfte eller vilket syfte förväntas uppnås med detta förbud? Om syftet är att bevara områdets ostörda och tysta prägel är ett förbud inte en optimal lösning dessutom verkar det helt galet att hänvisa vattenskidåkare till mittlinjen av farled 304.

Det råder högerregel på sjön. I farleden bör man hålla sig på höger sida för att underlätta möten med andra fartyg. En vattenskidåkares rörelsemönster stämmer dåligt med den raka sträckning som farleden utgör. En vattenskidåkare skulle lätt kunna krocka med kryssande segelbåtar eller för all del det tunga tonnage som går upp till Flivik för att hämta sten. Mittlinjen på sjökortet är ett streck på en karta och existerar inte i verkligheten dessutom förekommer det felaktigheter i sjökorten vilket gör att faktisk position i verkligheten inte stämmer med linjen dragen i sjökortet. Vattenskidåkaren riskerar då att köra utanför tillåtet område. Det ska även tilläggas att även en betydande del av fritidsbåtarna nu mera begagnar sig av mittenstrecket som den enda farbara vägen i en farled, i båda riktningarna. Om ett sådant förbud införs är det bara att invänta olika olyckstillbud.

Ett förslag är då att hänvisa nöjesåkning till öppna fjärdar under de väderförhållande som faktiskt sväljer en hel del buller och vågskvalp. En rekommendation att dessa typer av vattensporter inte ska äga rum då det är blek stilla utan företrädesvis under eftermiddagsbrisen.

### **C12: Göra upp eld annat än på särskilt anvisade platser eller i medhavd grill eller friluftskök.**

Detta är en bra regel och borde fungera i hela skärgården, även utanför naturreservatet under sommarhalvåret. Regeln bör dock vara något mer nyanserad. Skärgårdsbefolkningen vill inte ha skogsbränder orsakade av grillar och lägereldar. Ett exempel är en incident i Tjustskärgård, orsakad av en lägereld som det rörliga friluftslivet ordnat till och som kunnat sluta i en skogsbrand i en nyckelbiotop men som avvärjdes av lokalbefolkningen innan elden hann sprida sig. Det rörde sig om minuter innan katastrofen var ett faktum. Här är det önskvärt att tydlig information går ut till allmänheten om riskerna med lägereldar och bara för att eldningsförbud hävs på fastland av väderpresentatören på TV betyder det inte att det är lämpligt att elda i skärgården.

### **C17: Utföra undersökning eller forskning.**

Att endast kortfattat slänga in att samråd behövs för ovannämnda är märkligt. Att undersöka något eller forska kring något är vida begrepp. Kanske måste en draggkätting undersökas eller så forskar man kring åttstörningar och sitter med sin laptop och bedriver forskning i skärgården. Denna regel måste preciseras om nu inte länsstyrelsen tycker att det är ett krav på samråd även för nämnda exempel.

### **Sammanfattning:**

Sammanfattningsvis så är SSF mening att ska nya förbud införas så ska de vara väl motiverade och sammankopplade med skötselplanens syfte samt finnas en problematik. Är det inte ett problem med olovlig hydrokoptertrafik så finns ingen anledning att införa något förbud. Nya förbud måste även vara väl genomtänkta så att skärgårdens kulturbevarande och utveckling inte hindras. De bör inte heller vara kontraproduktiva. I stället för att skapa nya förbud som kan trassla till det är det bättre att arbeta informativt för att skötselplanens syften ska uppnås. Öka kunskapen om naturreservatets miljö och kultur hos allmänheten och markägare. Skapa en strategi för hur framtida bruk av naturresurser kan ske och skapa tillåtlighet för vidareutveckling av skärgårdskulturen i samklang med naturen och kulturarvet. Var självrestriktiva med att kräva tillståndsansökningar för olika typer av verksamheter. Alla dessa förfaranden är tidskrävande och kostsamma för entreprenörer och privatpersoner. Som tidigare nämnts så kan en entreprenör syssla med många olika sysslor som bidrar till försörjningen och krävs det en hel hög med tillstånd så blir det ohållbart att upprätthålla verksamhet i skärgården.

Smålandskustens skärgårdsförening.

<sup>1</sup> En grov uppskattning av diagram hämtad från SCB,  
[http://www.scb.se/Pages/TableAndChart\\_\\_\\_\\_48663.aspx](http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____48663.aspx).