



Kommunstyrelsen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr: 24KS6
Datum: 2024-06-11

Länsstyrelsen i Örebro län
orebro@lansstyrelsen.se
Ange: 4994-2021

Askersunds kommuns svar på remiss av sjötrafikföreskrifter Lst. D.nr 4994-2021

Askersunds kommun har tagit del av förslaget och vill uttrycka stor förvåning över delar av det. Reaktionerna hos allmänheten har varit mycket starka och flera av de invånare som har hört av sig har inledningsvis uppfattat förslaget som ett aprilskämt. Om förslaget att hastighetsbegränsa hela skärgården till 5 knop skulle genomföras skulle det riskera att radera ut respekten för övriga föreskrifter. Regler måste vara relevanta för att efterlevas.

Stora delar av förslaget är dock bra och kan ligga till grund för fortsatt arbete med modernisering av föreskrifterna. Debatten om förslaget har fört med sig en bred diskussion om hur vi bäst tillsammans använder och tar hand om skärgården. Kanske är dock sjötrafikföreskrifter inte det bästa sättet att reglera beteenden? Vi vill se ett bredare angreppssätt, till exempel genom att utforska hur hänsynsområden fungerar och aktualisera en diskussion om utbildning och tillsyn.

Det är klokt att Länsstyrelsen väljer att genomföra en remissrunda till och att föreskrifterna planeras att införas inför sommaren 2025 istället för i år. Detta ger tid för en fortsatt, balanserad diskussion.

Synpunkter på förslaget

Processen

I samband med de inledande kontakterna fick vi en bild av att syftet med att se över föreskrifterna var att ensa dem och bringa ordning i ett system som med tiden blivit vildvuxet. De äldsta föreskrifterna är från sent 1980-tal och de färskaste är bara ett par år gamla. Endast de nyaste är koordinatsatta och i de äldre saknas även kartor. Nyare föreskrifter upphäver delvis äldre i flera steg, så att det till slut är väldigt otydligt vad som gäller. Vår bild har, fram till att förslaget presenterades, varit att endast mindre justeringar i föreskrifterna skulle föreslås och att det (goda!) syftet varit att sammanföra, ensa, digitalisera och koordinatsätta föreskrifterna. Detta framgår också av den skriftliga inlägga i förstudien som kommunen gjort, vilken bara redovisar korrekturmässiga synpunkter på gällande föreskrifter. Kommunen hade också reserverat plats i vår kommunala informationstidning "Bo i Askersund" för att sprida budskapet om de nya, moderniserade föreskrifterna inför sommaren 2024. Även detta visar på bilden av en mycket odramatisk process. Artikeln i tidningen avbokades för övrigt på Länsstyrelsens inrådan, vilket vi är tacksamma över.

När förslaget för nya sjötrafikföreskrifter kom på remiss insåg vi och alla andra inblandade att processen visade sig peka åt ett helt annat håll. Mycket liknar tidigare föreskrifter men utökandet av hastighetsbegränsade områden på stora, fria och djupa vattenytor och framför allt det mycket omvälvande förslaget att fartbegränsa hela skärgården, inklusive 30 meter djupa farleder, till fem knop kom som en mycket oväntad överraskning. När detta påpekades för Länsstyrelsen blev svaret att

förstudien hade nämnt reglering av naturreservat. Askersunds kommun såg inte detta förslag komma, då vi inte kunde förutspå ett så drastiskt scenario.

Administrativa synpunkter

I den första utgåvan av sammanställningen av inkomna synpunkter under förstudien framstod det som att Askersunds kommun inte hade svarat under förstudietiden. Detta stämmer inte, då kontakter har förts med Länsstyrelsen såväl på telefon som via e-post och med den ovan nämnda skriftliga inlagan. Kommunen hann få ett betydande antal irriterade kommentarer om att vi inte engagerat oss i frågan innan Länsstyrelsen korrigerade dokumentet och vi lyckades sprida budskapet att sammanställningen inte var komplett. Med facit i hand ser vi att vi borde ha gjort avsevärt tydligare inspel under förstudien, men vår bild var som sagt att processen handlade mer om att "städa upp" föreskrifterna än om att så drastiskt ändra förutsättningarna för båt- och friluftslivet.

Det förekommer fel i de föreslagna föreskrifterna. Dessa påpekas våra kommentarer om respektive föreskrift senare i dokumentet. Alla gällande föreskrifter berörs heller inte av förslaget, enligt vår tolkning av dem.

Vi har framfört synpunkten, att Länsstyrelsen inte bör ha som ambition att införa föreskrifterna till sommaren 2024. Vi har också föreslagit en ytterligare remissrunda. Vi är tacksamma över att dessa önskemål har hörsammats.

Den mest betydande administrativa synpunkten är dock att det saknas en sammanställning där det nya förslaget jämförs med de nu rådande föreskrifterna. Vi har hela tiden sett behovet av att ensa föreskrifterna, då de gällande är tämligen svåra att tyda. Detta visar sig också genom att Länsstyrelsen och kommunen tolkar föreskrifterna olika. För att förstå vad de nya föreskrifterna innebär behöver det finnas jämförande texter och kartor där rådande läge och förslag till förändring redovisas. Först då kan allmänheten och andra berörda anses ha en rimlig chans att reagera på ett genomtänkt sätt.

I syfte att kunna överblicka förändringen och svara på allmänhetens (många) frågor har vi själva tagit fram en sådan sammanställning, vilken har presenterats på en för allmänheten öppen remisskonferens med 100–150 deltagare. Sammanställningen framgår också av vårt remissvar nedan.

Generella synpunkter på föreskrifterna

Först och främst måste utbildning av sjöfarare och tillsyn av sjöfarten bli bättre. Mycket av det som Länsstyrelsen försöker uppnå genom långgående hastighetsregleringar är redan hanterat i Sjölagen (1994:1009) 6 kap 2, 1:a stycket: *"Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap"*. Det senare är ett vedertaget begrepp för *"korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn"*. Vid olycka motsvarar brott mot gott sjömanskap *"vårdslöshet i trafik"* i vägtrafiksammanhang. Den buskörning vissa omdömeslösa individer ägnar sig åt kommer inte att stävjas av en generell hastighetsbegränsning som drabbar de skötsamma men sannolikt även fortsättningsvis negligeras av de vårdslösa. Beteendet är redan olagligt och måste bekämpas med utbildning och tillsyn. Vi kan också konstatera att Miljöavdelningen vid Samhällsbyggnad Sydnerke inte har några registrerade klagomålsärenden från senaste 5 åren, som relaterar till sjöfart.

Som vi tidigare nämnt vill vi föreslå en bredare ansats i de fall förändringar ska göras i det aktuella området. Om naturreservat ska skyddas mer än idag kan reservatsföreskrifterna ses över. I Stockholms skärgård har så kallade hänsynsområden införts, vilket skulle kunna vara intressant för vissa delar av vår skärgård. Precis som Sjöfartsverket med flera skriver i inlagor i förstudien ska sjötrafikföreskrifter användas för att reglera sjöfart, inte för att uppnå andra syften. Föreskrifterna bör också omfatta mindre områden för att effekten ska bli den önskade och för att föreskriften ska efterlevas.

Vi vill också att sjötrafikföreskrifterna, där de införs, ska vara enkla att begripa. Vi föreslår därför justeringar i gränser, så att deras gränser till exempel ligger lika långt från land längs en kustremsa.

Vi är positiva till att definitionen av fartyg ensas med sjötrafikförordningens definition.

Länsstyrelsen föreslår att kommunerna ska ta över hela ansvaret för skyltning. Detta trots att vissa föreskrifter är initierade av andra aktörer som idag har ansvaret. Sjötrafikförordningen (1986:300) 2 kap 6 säger: *"Kommunen svarar för att ett sjövägmärke som en länsstyrelse har föreskrivit eller beslutat om sätts upp och underhålls. Länsstyrelsen kan dock besluta att en enskild i vars intresse föreskriften är meddelad får sätta upp och underhålla märket."*

Länsstyrelsen har alltså möjlighet att besluta att någon annan än kommunen ska sköta skyltningen om införandet av föreskriften sker i dennes intresse. Vi förstår inte i vilket syfte man nu vill frångå tidigare överenskommelse och skjuta över ansvaret på kommunen.

Vi har enligt förordningen ansvaret för att övriga sjövägmärken sätts upp och underhålls. Vi ställer oss dock frågande till huruvida det kan vara kommunens sak att bekosta skyltning av något som staten inför och kommunen inte har intresse av.

Vi vill föreslå att föreskrifterna ska finnas som importerbara GIS-skikt, både till vår interna informationskarta och för spridning till allmänheten via lämpliga webbplatser. Sjötrafikföreskrifter i Södermanland presenteras till exempel på detta sätt.

Det är även angeläget att sätta sig in i skalan på de föreslagna områdena. Länsstyrelsens kartor saknar skallinjal och skalangivelse, vilket gör det svårt att sätta in frågan i sitt sammanhang. Skalan varierar också väldigt mycket mellan föreskrifternas olika kartor. Exempelvis omfattar den föreslagna utökningen av hastighetsbegränsat område strax söder om Åmmeberg ett uppemot 60 hektar stort område helt utan öar och med ett djup om nästan 20 meter. Motsvarande yta i centrala Örebro kan exemplifieras med ett område som inramas av fyra gator: Östra Bangatan förbi centralstationen i väster och Trädgårdsgatan/Alnängsgatan förbi Länsstyrelsens tidigare entré i öster samt Östra Nobelgatan/Södra Grev Rosengatan förbi Polishuset i norr och Rudbecksgatan förbi Krämaren i söder. Om detta område i stället vore 20 m djupt vatten anses det i förslaget naturligt att fartbegränsningen i området skulle vara 5 knop, motsvarande 9 km/h. Inte bara vid land, som föreslås vid naturreservaten, utan hela ytan.

Synpunkter på respektive föreskrift

Tibon

Föreskriften har gällt sedan 1990

Föreslagen förändring:

Askersunds kommun ska ha ansvar för sjömärken i stället för att LP-stiftelsen och samfällighetsföreningarna har det

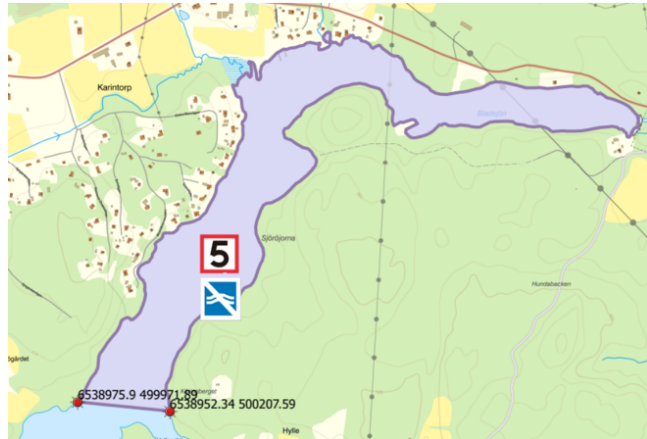
I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Samfällighetsföreningarna har initierat föreskriften och ska därför även fortsättningsvis ha ansvar för sjömärken.

LP-stiftelsen tas bort som ansvarig, eftersom verksamheten är nedlagd sedan sent 1990-tal.

I övrigt ingen synpunkt



Tisaren och närliggande område

Tisaren

Föreskriften har gällt sedan 1993

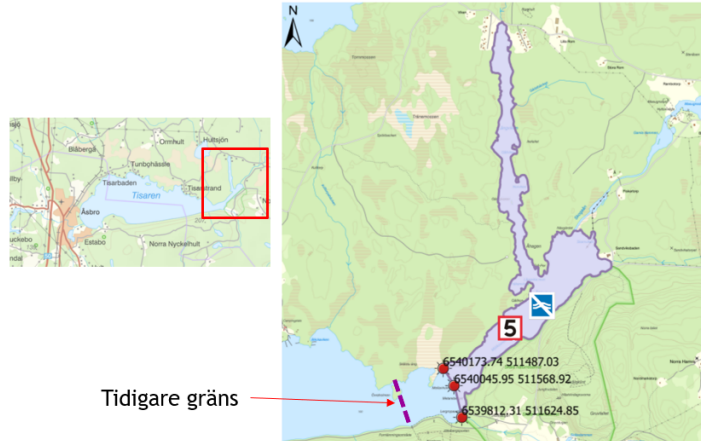
Föreslagen förändring:

Långviken och Åfjärden i Hallsbergs kommun ska ha 5 knop i stället för 7 knop som hastighetsgräns. Gränsen flyttas österut (lila streckad linje i kartan är den nuvarande gränsen). Föreskriften ska gälla året runt, inte bara 1/5—30/9

I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Askersunds kommun har ingen synpunkt. Hallsbergs kommun avger yttrande.



Åsasjön

Idag 5 knop 1/5–30/9 sedan 1989

Föreslagen förändring:

Vi tolkar: Föreskrift finns. Ingen förändring föreslås

Kommunens ståndpunkt:

Text i nuvarande föreskrift 18FS 1989: 14, II, Askersunds kommun, 2: "5 knop i Åsasjön med förbindelseleden till sjön Tisaren. Förbudet gäller årligen under tiden 1 maj- 30 september"



Vi tolkar detta som att föreskrift finns för Åsasjön medan Länsstyrelsen anser att den bara gäller förbindelseleden. Föreskriften bör kvarstå. Svallfritt bör införas. Hela 18FS 1989: 14 bör upphävas och arbetas in i ny föreskrift för Tisarområdet. Kartan till detta avsnitt är framställd av kommunen.

I övrigt ingen synpunkt

Förbindelsen Estabosjön/Åsasjön-Tisaren

Föreskriften har gällt sedan 1989

Föreslagen förändring:

Förbindelsen Åsasjön och Tisaren ska ha 5 knop året runt, inte bara 1/5–30/9

Sträckan från förbindelsen söderut till Estabosjön läggs till

I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Tidsbegränsningen bör vara kvar. Bra att hela förbindelsen regleras. Vi vill påpeka att det är 18FS 1989:14 som ska upphävas och inte 18FS 1984:14 som det står i föreslagen förordning.

I övrigt ingen synpunkt



Estabosjön

Idag 5 knop 1/5–30/9 sedan 1989

Föreslagen förändring:

Vi tolkar: Föreskrift finns. Ingen förändring föreslås

Kommunens ståndpunkt:

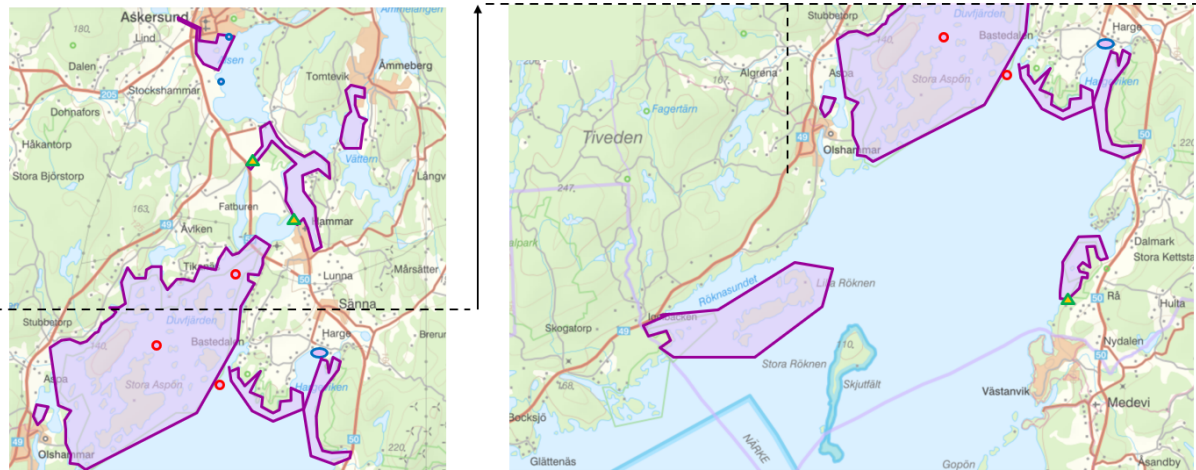
Text i nuvarande föreskrift 18FS 1989:14, II, Askersunds kommun, 2: "5 knop i Estabosjön inom det område som begränsas i öster av en linje i sydvästlig riktning från sydspetsen av den udde, som går ut från kämpekullen, och i norr av en linje i ostvästlig riktning 200 m norr om den allmänna badplatsen. Förbudet gäller årligen under tiden 1 maj- 30 september".



Vi tolkar detta som att föreskrift finns för området norr om badplatsen i Estabosjön medan Länsstyrelsen anser att inte finns. Föreskriften bör kvarstå. Svallfritt bör införas. Hela 18FS 1989:14 bör upphävas och arbetas in i ny föreskrift för Tisarområdet. Kartan till detta avsnitt är framställd av kommunen

I övrigt ingen synpunkt

Vättern, generellt



- Hastighetsbegränsning
- ▲ Förbud mot ankring
- Förbud mot fartyg med motordrift
- Förbud mot fartyg

Då en samlad karta över föreslagna föreskrifter i Vättern saknas i remissmaterialet har vi själva gjort en skissartad sammanställning, se ovan. Denna visar den mycket stora skillnaden i skala mellan de, föreslagna områdena. Observera att kartorna är överlappande med ”skarv” vid den streckade linjen.

I Vättern finns redan ett antal sjötrafikföreskrifter och det är bra att dessa koordinatsätts och samordnas i en föreskrift. Vi har nedanstående synpunkter på vissa ändringar i befintliga föreskrifter och på föreslagna, nya.

Vättern, specifikt per område

Allsundet, Askersunds hamn och Alsen

Föreskriften har gällt sedan 2011. 5 knop gäller i området.

Föreslagen förändring:

Södra gränsen flyttas till den streckade, lila linjen i stället för den nuvarande, röda (se kartan)

I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Nuvarande gräns bör kvarstå, då den är lättare att förhålla sig till än den föreslagna. Det finns ingen anledning att begränsa den nya, stora frivattenytan mer än vid Husabergs uddes camping, vilken hanteras nedan.

I övrigt ingen synpunkt



Edösundet, Lilla sundet och Hammarsundet

Föreskriften har gällt sedan 2011

Föreslagen förändring:

En utökning av fartbegränsat område

Nuvarande gräns, se röd linje

Idag gäller 7 knop

I förslaget till föreskrift står det 5 knop i kartan och 7 knop i texten.

I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Nuvarande begränsning i yta räcker. Vi ser ingen anledning till begränsning av den fria vattenytan i områdets nordöstra del.

7 knop ska fortsätta att råda i det ursprungliga området.

I övrigt ingen synpunkt



Tomteviken och Kärrafjärden

Föreskriften har gällt sedan 2011

Föreslagen förändring:

En stor utökning av fartbegränsat område

Nuvarande gräns i söder, se röd linje

I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Nuvarande begränsning räcker. Vi ser ingen anledning att begränsa det stora, fria vattenområdet söder om nuvarande gräns. Området är cirka 600 m brett, 1 km långt och har ett djup på nästan 20 m.

5 knop ska fortsätta att råda i nuvarande område.

I övrigt ingen synpunkt



Norrviken

Föreskriften har gällt sedan januari 2006

Föreslagen förändring:

Gränsen justeras marginellt. I övrigt ingen ändring

Kommunens ståndpunkt:

Aspa båtklubb ska även fortsättningsvis svara för skyltning.

I övrigt ingen synpunkt



Norra Vätterns skärgårds naturreservat

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår ny föreskrift vid naturreservat.

5 knop i hela naturreservatet + angränsade områden + in till land inklusive farleder.

Kommunens ståndpunkt:

Förslaget måste arbetas om i grunden.

Länsstyrelsen föreslår 5 knops hastighetsbegränsning på en yta om över 30 kvadratkilometer och med en omkrets om närmare tre landmil. Ytan är större än hela Lidingö kommuns landyta.

Sträckan från spets till spets är cirka en landmil.

Vättern är en sjö med mycket snabbt växlande väderförhållanden och stora, fria vattenytor. Det är i många fall svårt att manövrera en båt i fem knop i denna typ av sjö, varför regleringen i praktiken blir orimlig. Dessutom begränsas framkomlighet och tillgänglighet radikalt, vilket begränsar rörligt friluftsliv i området.

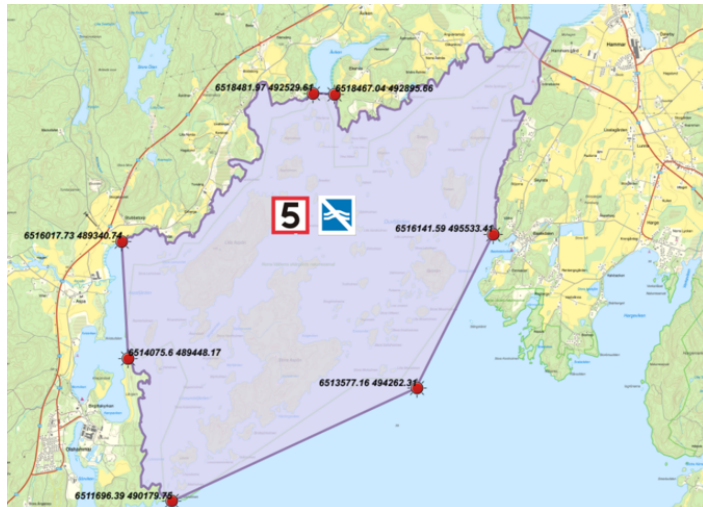
Sjöfartsverket skriver i sin inlägga till Länsstyrelsens förstudie:

Flera av skälen gällande reglering av sjötrafiken handlar om bristande gott omdöme och sjömanskap. Situationerna som beskrivs i ärendet är inte unika för området, utan finns på många ställen i Sveriges farvatten. Sjöfartsverkets generella hållning i fråga om hastighetsregleringar är att införa hastighetsregleringar vid samtliga platser med utsatt läge är inte realistiskt. Sjöfartsverket anser att detta inte bör vara skäl för en utökning av/införande av hastighetsbegränsning då sjöfararens uppträdande regleras i Sjötrafikförordningen 1 kap 55 samt Sjölagen 20 kap 35. Ovarsamhet till sjöss är ett brott mot förordningen, oavsett om det sker inom område med hastighetsbegränsning eller inte. Från sjösäkerhetssynpunkt föreligger motiv för hastighetsbegränsning inom vattenområden som är svårnavigerade, trånga, grunda, vid marinor eller områden som har intensiv båttrafik samt områden där sikten är skymd av öar eller utskjutande uddar och således stor risk för kollision föreligger. För vattenområden som inte innehåller nämnda kriterier anser Sjöfartsverket att sjöfarande ska kunna färdas med fri-, men efter omständigheterna i övrigt väl anpassad fart (gott sjömanskap).

Transportstyrelsen skriver i sin inlägga till Länsstyrelsens förstudie:

Transportstyrelsens generella ståndpunkt är att reglering genom fartbegränsningar bör behandlas restriktivt. Utgångspunkten bör vara att en fartbegränsning ska vara motiverad ur sjösäkerhetssynpunkt. Ett sådant motiverat behov kan föreligga inom vattenområden som är svårnavigerade, trånga, eller grunda. Även förekomsten av badplatser och andra fritidsaktiviteter samt stora miljöstörningar kan utgöra skäl för en fartbegränsning. Behovet av en fartbegränsning eller annan reglering bör vägas mot den eventuella inskränkning denna utgör för framkomligheten och tillgängligheten för sjötrafiken och det rörliga friluftslivet.

Trots dessa tydliga inlagor från de två statliga myndigheter som får anses vara experter inom området föreslås denna mycket omfattande och överraskande föreskrift. Kommunen anser att delar av området kan regleras, eventuellt vissa tider. Farleder måste givetvis beaktas. I arbetet med en eventuell reglering av vissa områden bör hänsynsområden utredas.



Naturreservat på fastlandet, generellt

Länsstyrelsen föreslår nya föreskrifter vid naturreservat. Vi ser poängen med att skydda vatten vid naturreservat men anser att skyddad zon bör vara så jämbred som möjligt, i syfte att reglerna ska vara lätta att begripa och att följa. Vi vill att alternativ till sjötrafikföreskrifter utreds, till exempel hänsynsområden. Vi anser också att avstånden från land bör ses över, då de kan anses väl vidlyftigt tilltagna i förslagen. En idé att utgå från i fortsatt resonemang kan vara 50 meter i stället för 100 som avstånd från land.

Harge uddars och Klåvuddens naturreservat

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår ny föreskrift vid naturreservat

Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt på att skydda vatten utanför naturreservat men avståndet bör ses över.

Är sjötrafikföreskrift rätt sätt? Vi anser att hänsynsområde bör utredas.

Jämnare avstånd från land bör eftersträvas



Verkanäsets och Hargemarkens naturreservat

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår ny föreskrift vid naturreservat

Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt på att skydda vatten utanför naturreservat men avståndet bör ses över.

Är sjötrafikföreskrift rätt sätt? Vi anser att hänsynsområde bör utredas.

Områdets yttre gräns bör i norra delen vara mer jämnt i avstånd från land för enklare navigering (idé, rödprickad linje)

I övrigt ingen synpunkt



Råå uddar naturreservat

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår ny föreskrift vid naturreservat

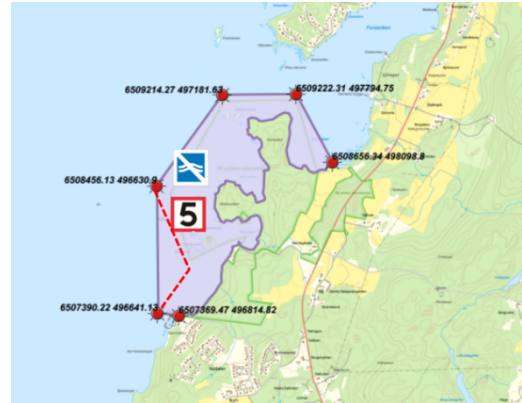
Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt på att skydda vatten utanför naturreservat men avståndet bör ses över.

Är sjötrafikföreskrift rätt sätt? Vi anser att hänsynsområde bör utredas.

Gränsen i södra delen bör dras närmare reservatsgränsen, (idé, rödprickad linje)

I övrigt ingen synpunkt



Utnäsets naturreservat och Lilla Röknen

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår ny föreskrift vid naturreservat

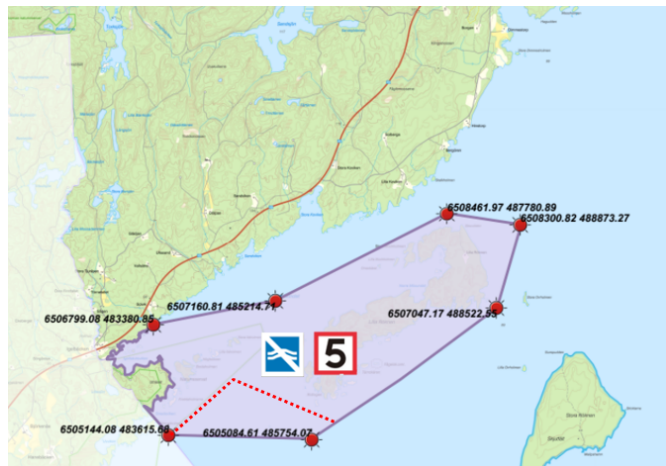
Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt på att skydda vatten utanför naturreservat men avståndet bör ses över.

Är sjötrafikföreskrift rätt sätt? Vi anser att hänsynsområde bör utredas.

Vi föreslår i så fall 7 knop för att ha bättre manövrerbarhet i området, som ligger vid Storvättern. Man bör se över den sydvästra gränsen (idé, rödprickad linje)

I övrigt ingen synpunkt



Förbud mot fartyg

Förbud mot fartyg, Skjortpilten

Fågelskydd idag 15/4–15/7

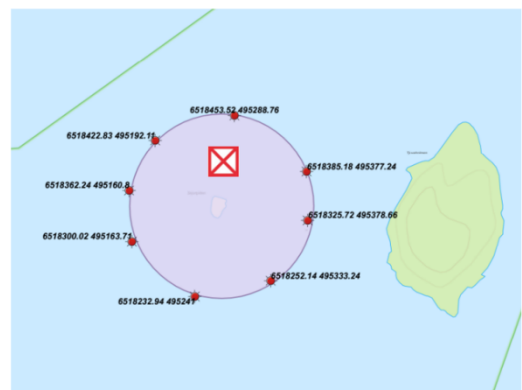
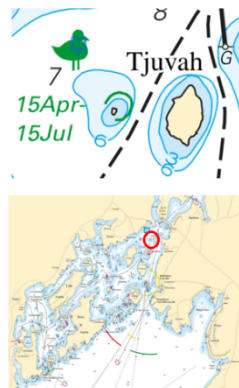
Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår utökad föreskrift pga. värdefullt fågelområde och häckningsplats

Ska gälla 14/4–15/7

Kommunens ståndpunkt:

Är förbud mot fartyg rätt sätt? Vi anser att fågelskyddsområde bör utredas, då syftet är att skydda fåglar.



Fartygsförbudet går ut i farleden, där man förutsätts vara med sin båt. Detta är inte rimligt och måste göras om, ifall fartygsförbud inrättas. I övrigt ingen synpunkt

Förbud mot fartyg, Norra Hornsholmarna

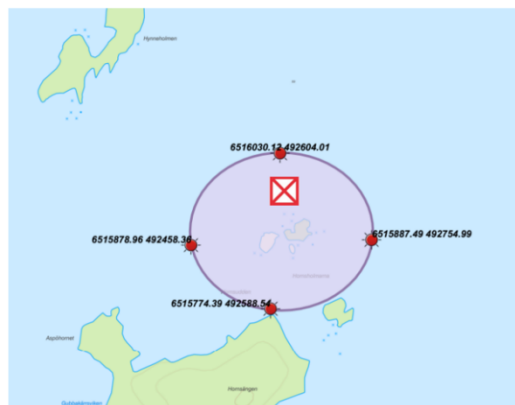
Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår helt ny föreskrift pga. värdefullt fågelområde och häckningsplats

Ska gälla 14/4–15/7

Kommunens ståndpunkt:

Är förbud mot fartyg rätt sätt?
Vi anser att fågelskyddsområde bör utredas, då syftet är att skydda fåglar.



Hänsyn bör tas till närheten till Stora Aspön och närliggande holmar. Förslaget visar på trånga passager som i praktiken inte går att använda.

I övrigt ingen synpunkt

Förbud mot fartyg, Stångskäret

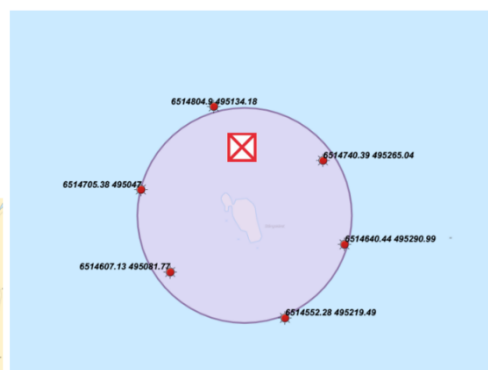
Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår helt ny föreskrift pga. värdefullt fågelområde och häckningsplats

Ska gälla 14/4–15/7

Kommunens ståndpunkt:

Är förbud mot fartyg rätt sätt? Vi anser att fågelskyddsområde bör utredas, då syftet är att skydda fåglar.



Länsstyrelsen föreslår fartygsförbud i fyrens vita sektor på öns västra sida. Vit sektor visar var man ska vara, vilket gör det orimligt att samma yta ska beläggas med fartygsförbud. Detta måste alltså göras om, ifall fartygsförbud inrättas.

I övrigt ingen synpunkt

Förbud mot fartyg med motordrift

Förbud mot fartyg med motordrift, badplatsen Haga

Föreskriften infördes i juni 2021

Föreslagen förändring:

Ingen ändring föreslås

Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt



Förbud mot fartyg med motordrift, badplatsen, Harge

Föreskriften infördes i juni 2021

Föreslagen förändring:

Ingen ändring föreslås

Kommunens ståndpunkt:

Ingen synpunkt



Förbud mot fartyg med motordrift, Husabergs udde

Föreslagen förändring:

Länsstyrelsen föreslår helt ny föreskrift i linje med synpunkt från Campingen

Kommunens ståndpunkt:

Då initiativet tas av campingen bör de stå för utmärkning

I övrigt ingen synpunkt



Ankringsförbud

Platser:

- Småbåtshamnen Nydalen
- Lilla Hammarsundet
- Stora Hammarsundet

Kommunens ståndpunkt:

Förutsatt att ledningarnas läge stämmer har vi inga synpunkter på föreslagna ankringsförbud.

Föreskrifterna måste uppdateras utifrån vilken aktör som äger ledningen. Televerket finns inte längre.

Skyltning

Föreslagen förändring:

Askersunds kommun svarar för att sjömärken sätts upp och underhålls.

Tydligare hänvisning till föreskrifter/ allmänna råd.

I övrigt ingen ändring.

Kommunens ståndpunkt:

Skyltningen innebär ett stort ekonomiskt åtagande, såväl avseende investering som för driftskostnader. Detta bör staten kompensera kommunerna för.

Vi föreslår följande text:

Askersunds kommun svarar för att sjömärken sätts upp och underhålls om inte annat särskilt anges för specifikt område

I övrigt ingen synpunkt

Koordinatssättning utifrån befintliga skyltar

I de fall befintliga sjötrafikföreskrifter ska kvarstå föreslår vi att Länsstyrelsen koordinatsätter föreskriften utifrån befintlig skyltning så att inte små, meningslösa, dyra och för naturen skadliga förflyttningar av skyltar behöver genomföras.

Fortsatt process

Vi anser framför allt att förslaget om föreskrifter i Norra Vätterns naturreservat behöver arbetas om från grunden och att man bör utreda huruvida hänsynsområden är att föredra framför sjötrafikföreskrifter vid naturreservat. Vi föreslår att Länsstyrelsen inrättar en referensgrupp med representanter för båtklubbar, företagare som verkar på Vättern, kommunen och andra lämpliga intressenter. Vi ser också ett behov av att myndigheter som Sjöfartsverket och Transportstyrelsen kopplas till arbetet. På detta sätt kan relevant kunskap och många infallsvinklar tillvaratas. Referensgruppen ska ges möjlighet att delta i framtagandet av ett mer genomarbetat förslag inför nästa remissrunda.

Askersunds kommuns identitet bygger till stora delar på vår närhet till Vättern, dess unika miljö och den livsstil som hänger samman med detta. Vi är ytterst angelägna om att denna kultur och miljö hanteras med den respekt den förtjänar och att invånare, företagare och besökare visar hänsyn mot varandra och den omgivande miljön. Detta görs bäst genom *utbildning*, vilket leder till ett sunt förnuft hos de flesta och *tillsyn* för att genom redan gällande regelverk korrigera beteendet hos de omdömeslösa.

Sammanfattningsvis:

Vägen till ett hållbart liv på Vättern och andra sjöar går genom ett gott omdöme, inte genom orimliga föreskrifter.

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)
Kommunstyrelsens ordförande