

Länsstyrelsen i Örebro län

Sammanställning av remissinstansernas yttranden på förstudien inför framtagande av nya sjötrafikföreskrifter

Myndigheter

Sjöfartsverket. Generellt anser Sjöfartsverket att reglering av sjötrafik ska ske genom sjötrafikföreskrifter vilket tydligare knyter regleringen till sjöfarten än om föreskrifterna finns i naturreservatsföreskrifter.

Flera skälen gällande reglering av sjötrafiken handlar om bristande gott omdöme och sjömanskap. Situationerna som beskrivs i ärendet är inte unik för området, utan finns på många ställen i Sveriges farvatten. Sjöfartsverkets generella hållning i fråga om hastighetsregleringar är attn 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 sjöfarares uppträdande regleras i Sjötrafikförordningen 1 kap 5§ samt Sjölagen 20 kap 3§. 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).

Skyllning av hastighetsbegränsning ska utföras enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken TSFS 2019:12.

Områden för hastighetsbegränsning ska rapporteras till Sjöfartsverket ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort.

Ankringsförbud bör begränsas till en rimlig sträcka på ömse sidor av den rörledning eller den kabel som ska skyddas. Ett för stort förbudsområde kan begränsa tillgängligheten för ankrande fritidsbåtar.

Ankringsförbud införs ofta i anslutning till rörledningar eller kablar därför är det viktigt att dessa planeras med hänsyn till fartygstrafiken i området. Om fartyg skulle drabbas av styrfel eller blackout i områden med begränsat manöverutrymme är det av stor vikt att det finns möjlighet att ankra omedelbart. Vid en sådan nödankring kan en undervattenskabel skadas och man bör därför undvika kablar längs med farleder och trafikstråk. Om en farled behöver korsas med kabeldragning är det att föredra att denna korsning sker i så rät vinkel som möjligt.

Generellt anser sjöfartsverket att förbud mot sjötrafik bör behandlas restriktivt. Ett förbud får inte påverka framkomligheten negativt. Finns det starka skäl för att förbjuda sjötrafik i väl avgränsade områden till exempel i anslutning till en badplats motsätter sig inte Sjöfartsverket detta.

Transportstyrelsen. Transportstyrelsen välkomnar att äldre föreskrifter uppdateras och moderniseras och i vissa fall upphävs efter nya behov och överväganden.

Transportstyrelsen saknar tyvärr den lokalkännedom som är nödvändig för att på ett relevant sätt kunna lämna synpunkter på Länsstyrelsens frågor varför vi avstår från detta. Nedan följer några allmänna reflektioner kring sjötrafikföreskrifter.

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. Vi anser att förbud mot maskindrivna farkoster i närheten av till exempel

badplatser kan vara motiverade ur ett säkerhetsperspektiv. Ankringsförbud kan vara motiverade för att skydda sjökablar och rör etablerade på sjöbotten. Att buller och svall uppkommer vid olika vattensporter är ofta oundvikligt. Vid införande av regleringar mot sådana olägenheter bör en rimlig avvägning göras av behovet i relation till möjligheten att idka ett rörligt friluftsliv genom till exempel vattensport. Inför en reglering bör påverkan för framkomligheten för fastboende i skärgårdsområden beaktas. I vissa fall kan en reglering begränsas till att gälla exempelvis under sommarhalvåret.

Transportstyrelsen anser det viktigt att intressenter som kan beröras av en reglering ges tillfälle att lämna synpunkter vilket också framgår av

2 kap. 3 § 2 st. sjötrafikförordningen (1986:300).

Enligt 2 kap. 4 § sjötrafikförordningen ska nya eller reviderade föreskrifter meddelas Sjöfartsverket för att publiceras i Ufs (Underrättelser för sjöfarande). Sjöfartsverket publicerar officiella sjökort över sjöarna Vättern och Hjälmarén. När information om en föreskrift lämnas till Sjöfartsverket innebär det att till exempel fartbegränsningar på vissa sträckor eller områden kommer att noteras i sjökortet. I det fall föreskriften berör andra insjöar eller vattendrag där officiella sjökort inte finns är föreskriften nästan alltid den enda källa där allmänheten kan få kunskap om regleringen. Transportstyrelsen förordar därför att alla eventuella kommande föreskrifter förses med kartbilder som tydligt markerar områden eller sträckor där fartbegränsning och andra förbud gäller.

I eventuella föreskrifter bör det framgå att skyltning ska ske i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:12) om sjövägmärken. Ansvarig skylthållare bör även utpekas i föreskriften.

Naturvårdsverket. Naturvårdsverket avstår yttrande över remiss angående förstudie nya sjötrafikföreskrifter.

Polisregion Bergslagen. Den problematik som dels patrull kommit i kontakt med när de patrullerat på Vättern under föregående år, i samverkan med personal från Motala eller från Sjöpolisen har bland annat varit buskörning med vattenskoter.

Uppfattningen från mig som kommunpolis som tar del av de klagomål som inkommer till polisen samt till kommunen är att det

varit färre klagomål från allmänhet kring buskörningar under 2023 än tidigare år. Förklaringen till detta har kanske att göra med förarbeviset som tillkommit eller om det var den vädermässigt sämre sommaren.

Från Askersunds kommun har jag förstått att det kommit klagomål på att det körs för fort i hamnen och ut mot Lilla Hammarsundet. Lokalpolisområde Hallsberg har inte egen behörig personal som kan framföra polisbåt, utan behöver samverka med annat Lokalpolisområde, alternativt Sjöpolisen för att kunna patrullera på sjön. Detta sker genom ett antal planerade arbetspass under sommartid. Därav är vår lägesbild kring problematiken på sjön begränsad och får till största del bygga den på de klagomål som kommer in till polis eller kommun, istället för det som är självupplevt.

I den månadslägesbild inom ramen för EST (Effektiv samordning för trygghet) som kommun och polis gör varje månad har det inte under föregående år kommit upp något i den som rör sjötrafik. Som exempel nämns frekvent problematik med motorburen ungdom/unga vuxna som spelar musik i centrumkärnan.

Jag kan se ett behov av att ha någon form av samordning/samverkan i frågorna gällande sjötrafik i Polisområde Örebro, dvs Örebro län så inte varje lokalpolisområde behöver komma på bra förebyggande åtgärder när det gäller t.ex. buskörning med vattenskotrar, hastighetsöverträdelser med båtar m.m. Detta då jag tror att kunskapsnivån och förmågan att jobba med problematiken brottsförebyggande i ämnet är låg. Så detta är enbart ett medskick från min sida, om det finns vinning och intresse i att kunna samverka mer i frågor framöver.

Askersund kommun. Synpunkterna är sammanställda av tjänstepersoner inom kommunen inför Länsstyrelsens framtagande av förslag till nya sjötrafikföreskrifter i kommunen. Vi ser fram emot remiss av förslag till föreskrifter, då politisk behandling sker.

De nya föreskrifterna bör följa en mall och det bör finnas kartor med tydlig skala till samtliga föreskrifter. Det vore lämpligt att sammanföra flera föreskrifter i en, där de gränsar till varandra.

En generell uppdatering bör göras avseende myndighetsnamn och nuvarande ansvar utifrån omorganisationer av verksamhet, till exempel "Televerket". Det behövs även en uppdatering av var avloppsledningar och andra ledningar är och om de är i bruk, samt

vilken part som har ansvar för dem. Eventuella straffbestämmelser och tillsynsansvar bör förtydligas.

I förstudien står att nya sjömärken sätts upp av kommunerna. Vi vill påpeka att det i föreskriften kan framgå att även andra aktörer kan utses för att sköta detta (se exempel 18FS 2006:5, fartbegränsning i Norrviken).

Det vore utmärkt om föreskrifterna kunde finnas som importerbara GIS-skikt, både till vår interna informationskarta och för spridning till allmänheten via lämpliga webbplatser.

Miljöavdelningen vid Samhällsbyggnad Sydnärke har inga registrerade klagomålsärenden från senaste 5 åren, som relaterar till sjöfart.

För föreskriften 18FS 1990 5 : LP-stiftelsen finns inte längre, varför ansvaret för sjövägmärken måste uppdateras.

Hallsbergs kommun. Har inte yttrat sig.

Övriga

Askersunds skärgårdstrafik AB. Vi är ute i Vätterns norra skärgård nästan dagligen mellan den 1 maj och den 30 september. Vi observerar en ökning av fritidsbåtsflottan i skärgården de senaste 20 åren. På soliga och varma dagar är området fullt av människor, många av dem omedvetna om sjöreglerna. En oroande trend är att samtliga fartbegränsningar i Vätterns norra skärgård inte följs. Anledningen som ges är att det tar för lång tid att nå sina öar om man följer begränsningarna. Vissa ser sjön som det sista fria området där man tror att man kan göra som man vill. Vår erfarenhet av att rapportera överträdelser till polisen har varit problematiskt då det är svårt att identifiera de skyldiga uppfylla. Detta är särskilt utmanande när det gäller överträdelser på öar där fåglar häckar och vi stöter på hinder när vi försöker säkerställa att polisen kan vidta åtgärder. Vi stöder initiativet att överväga nya sjötrafikföreskrifter inom Askersunds kommun och betonar vikten av ökad medvetenhet om sjöregler och konsekvenserna av deras överträdelse. Vi föreslår också att det övervägs att införa specifika föreskrifter för områden med fågelskyddsområden och hamnområden.

De lokala behoven på sjöarna, särskilt Vättern och dess norra skärgård, är varierande och inkluderar både yrkessjöfart och olika fritidsaktiviteter. Här är några identifierade behov och aspekter:

- Det finns ett pågående behov av att säkerställa en säker och effektiv samexistens mellan yrkessjöfarten och det ökande antalet fritidsbåtar, särskilt i Vätterns norra skärgård.
- Vikten av att främja gott sjömanskap och navigationsförmåga för att minimera risker och konflikter på vattnet.
- Den ökande populariteten för kanotpaddling och SUP-bräddor i området indikerar ett behov av säkra och tydliga områden för dessa aktiviteter.
- Förståelsen för olika färdighetsnivåer hos paddlare och behovet av ökad medvetenhet och utbildning för säker sjöfart.
- Trots en minskning i vattenskoteråkning, fortsätter behovet av att reglera och övervaka dessa aktiviteter, särskilt med tanke på beteendemönster som inte överensstämmer med reglerna.
- Människors behov av att komma ut på sjön för att uppleva naturen och det klara vattnet är betydande. Detta inkluderar även vintertid då skridskoåkning på isen ger en unik möjlighet till rekreation.
- Det finns ett växande behov av utbildning och medvetenhet för alla användare av sjöarna, särskilt med tanke på det ökande antalet ovana paddlare och fritidsbåtsanvändare.
- Behovet av att tillgodose säkra förhållanden för vinteraktiviteter som skridskoåkning på isen, särskilt längst upp i Norr på Alsen, indikerar på ett åretruntbehov för rekreation. För att möta dessa behov kan det vara fördelaktigt att involvera intressenter och lokala myndigheter för att skapa och implementera effektiva sjötrafikföreskrifter och säkerhetsåtgärder. Utbildningsprogram och informationskampanjer kan också bidra till att öka medvetenheten och främja säker användning av sjöarna.
- Bristande efterlevnad av lagar och förordningar.
- Många båtförare nonchalerar gällande lagar och fartbegränsningar, vilket kan leda till farliga situationer och ökad risk för olyckor.

- Bristen på förståelse för varför vissa regler finns, som exempelvis fartbegränsningar i trafikerade områden, är en oroande faktor.
- Fiskarna vid Sundsängens bryggförening i Askersunds hamn framstår som särskilt svåra att nå genom dialog, och deras hastiga färd inom hamnområdet har lett till skador på båtar och orsakat onödigt svall.
- Störningar från högljudd musik, särskilt i området kring Lilla och Stora Hjortholmen, påverkar den allmänna trivselen och kan vara ett problem för andra som vill njuta av lugnet på sjön.
- Dåligt sjömanskap och överdriven hastighet, särskilt mellan Stjarnsund slott och gamla Hammarsbron, skapar farliga situationer och kan öka risken för kollisioner och svall.
- Många förare verkar inte förstå syftet med fartbegränsningar och hur de bidrar till säkerhet och ordning på vattnet.
- En generell brist på utbildning om sjölagar och förordningar, vilket leder till att många båtförare inte är medvetna om sina skyldigheter och ansvar till sjöss.
- En ökad medvetenhet om regler och säkerhetspraxis kan bidra till att minska incidenter och förbättra samexistensen på vattnet.
- Polisens begränsade närvaro och resurser för fartkontroller skapar en känsla av straffrihet och minskar incitamentet för båtförare att följa reglerna.
- Behovet av ökad polisnärvaro och övervakning för att främja säkerhet och efterlevnad av sjölagar. Att adressera dessa problem kan kräva en samarbetsinsats mellan lokala myndigheter, båtägare, och andra intressenter. Utbildningskampanjer, ökad polisnärvaro samt tydligare och effektivare kommunikation om sjölagar och förordningar kan vara åtgärder som bidrar till en säkrare och trivsammare sjömiljö
- Ett behov av att revidera gamla sjötrafikföreskrifter för att bättre passa dagens förhållanden och den pågående teknologiska utvecklingen är förstaeligt och följer en logisk linje i att anpassa regelverket till förändrade förutsättningar.

Att man lägger fokus på eldrivna båtar och ökad storlek på fartyg och dess displacement är specifikt viktigt att ta hänsyn till.

- - Identifiera och integrera säkerhetsåtgärder för eldrivna båtar med stora batteribankar, särskilt med tanke på potentiella risker om de sjunker eller börjar att brinna
- Uppdatera miljöskyddsåtgärder för att adressera konsekvenserna av miljöfarliga ämnen i samband med eldrivna båtar och deras batterier.
- Överväga att justera svallbegränsningar för att hantera ökningen av fartygens storlek och displacement, med fokus på att minimera svall och dess påverkan på andra båtar och känsliga områden som känsliga strandlinjer, öar och bryggor.
Teknologiska framsteg:
- Inkludera bestämmelser som tar hänsyn till teknologiska framsteg, såsom system för att minska svall och andra innovationer som kan förbättra säkerheten och minska miljöpåverkan. Kommunikation och medvetenhet: - Integrera bestämmelser som främjar kommunikation och medvetenhet mellan olika typer av båtar på vattnet, inklusive traditionella och eldrivna fartyg.
- Engagera och samråda med olika intressenter, inklusive ägare av eldrivna båtar, fartygsoperatörer och miljöorganisationer, för att få en bredare synvinkel och samla in värdefulla insikter.
- Etablera en mekanism för regelbunden översyn av sjötrafikföreskrifterna för att hålla dem aktuella med utvecklingen i sjöfartssektorn. Genom en noggrann och inkluderande process för revidering kan sjötrafikföreskrifterna uppdateras på ett sätt som främjar både säkerhet och miljöhänsyn i den moderna sjöfartsverkligheten.
- Att göra Vätterns norra skärgård till ett hänsynsområde för att främja tystnad och lugn, särskilt för kanotister och naturmänniskor, är en intressant tanke. Att ta hänsyn till miljöaspekter och samtidigt möjliggöra för olika sjöaktiviteter är en balansgång, och vi har bland annat identifierat specifika områden och åtgärder som kan bidra till detta.

- Ett hänsynsområde kan vara en effektiv åtgärd för att främja en lugn och tyst miljö i skärgården, särskilt kring populära öar och platser som Hjortholmarna och Pulsarna.
- En nära dialog med lokalbefolkningen, båtägare och naturvårdsorganisationer kan hjälpa till att definiera områden som bäst skulle gynnas av att vara hänsynsområden.



Bild 1

Genom införandet av fartbegränsningar och tydligt markerade svallfria passager i områden med hög båttrafik och många förtöjningar, särskilt runt Hjortholmarna, strävar vi efter att reducera störande ljud och svall från snabbgående fartyg. Denna åtgärd syftar inte bara till att främja en lugnare och harmonisk sjöfart, utan också till att skydda omgivande naturmiljöer samt skapa en säkrare och mer trivsamt upplevelse för alla sjöanvändare. Vi tror att en ökad medvetenhet om och efterlevnad av dessa begränsningar kommer att gynna både miljön och den övergripande sjösäkerheten.

För att minimera negativa effekter på strandflora och häckande sjöfåglar, föreslår vi att en anläggstavla installeras under den befintliga 7 knops skylten vid passagen mellan Stjernerund slott och gamla Hammarsbron. Denna anläggstavla bör tydligt ange "Svallfri Passage" för att vägleda båtförare och eliminera störande svall från fartyg, särskilt vattenskotrar, som kan påverka närliggande miljöer.

Tilläggstavlan kommer att informera båtförare om behovet av svallfri passage för att skydda strandfloran och häckande sjöfåglar längs passagen. Genom att inkludera begreppet "Svallfri Passage" under den befintliga 7 knops skylten anpassar sig tilläggstavlan till olika fartygshastigheter och deras påverkan på omgivningen. Tilläggstavlan syftar till att förbättra säkerheten och minimera miljöpåverkan genom att vägleda båtförare mot att sänka hastigheten för att undvika störande svall.

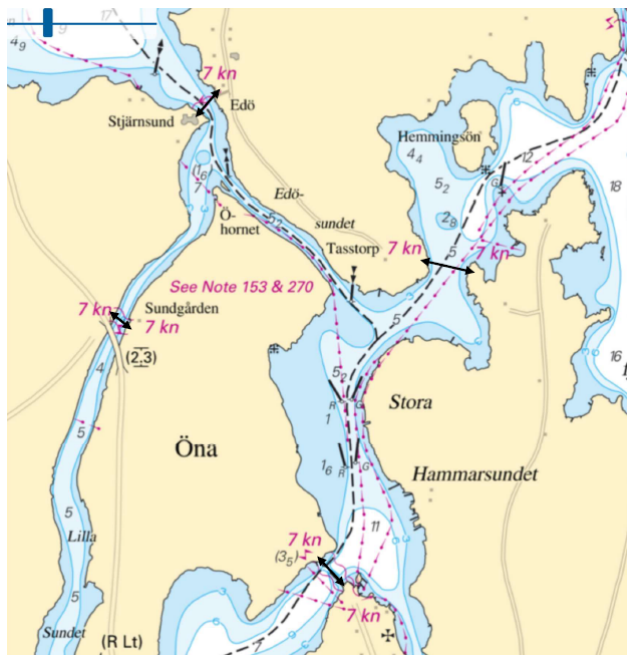
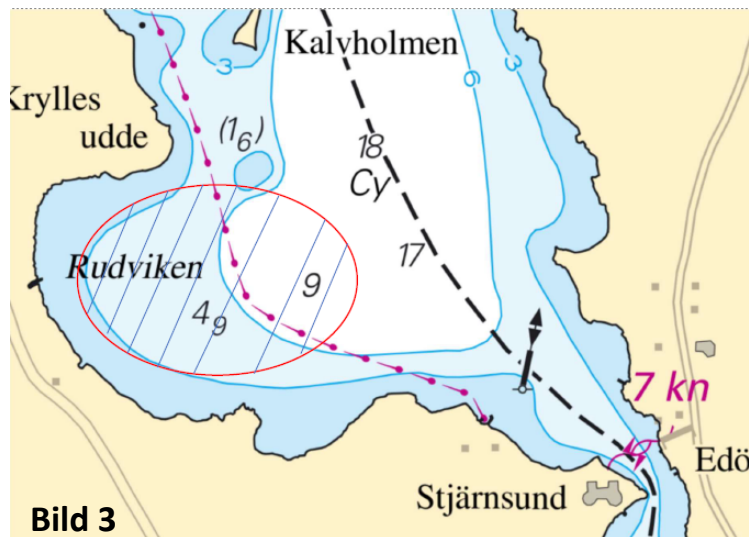


Bild 2

Genom att implementera förslaget under bild 1 kan man skapa en tydligare vägledning för båtförare och främja en mer hänsynsfull användning av passagen mellan Stjärnsund slott och gamla Hammarsbron med tanke på den omgivande miljön.

**Bild 3**

Dessutom bör det beaktas att området vid Rudeviken, något norr om Stjärnsunds slott, används för utbildning av vattenskoterkörkort. I ljuset av detta utbildningsområde är det av yttersta vikt att balansera behoven för utbildning med hänsynen till omgivande miljö och övriga sjöanvändare.

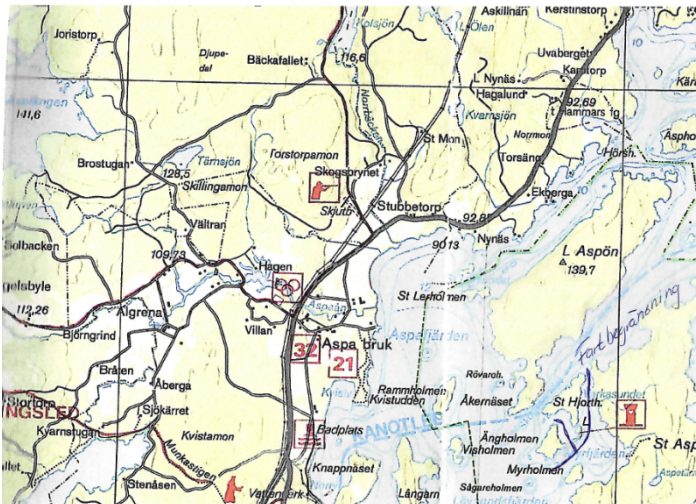
Förslag till tillägg: -"Observera att detta område används för vattenskoterkörkortsutbildning. Vi uppmanar båtförare att vara extra hänsynsfulla mot utbildningselever och hålla lämpliga avstånd för att säkerställa en säker och effektiv utbildningsmiljö."

Tillägget informerar övriga båtförare om det pågående utbildningsområdet och uppmanar dem att vara extra försiktiga för att främja en säker undervisningsmiljö. Tydlig kommunikation om utbildningsaktiviteter hjälper till att skapa förståelse hos andra båtförare och kan bidra till en mer samarbetsvillig atmosfär på vattnet. Genom att betona vikten av att respektera utbildningsområdet säkerställer man att vattenskoterkörkortsutbildningen kan genomföras effektivt och med hög kvalitet. Denna tilläggs-text hjälper till att informera och skapa medvetenhet bland andra båtförare om det pågående utbildningsområdet, samtidigt som det understryker vikten av respekt och hänsyn vid användningen av detta specifika område.

Medborgarskolan. Först och främst är det otroligt viktigt att förutsättningar och möjligheter ges för oss och andra seriösa aktörer att hålla utbildningar på området. Detta ger möjlighet för människor att delta i utbildningar i de vatten de ska verka i, kunskapsnivån höjs, säkerheten till sjöss blir bättre. På så sätt får vi

tillsammans tryggare sjötrafik, vill betona att säkerhet betonas väldigt mycket i alla våra utbildningar.

Aspa Båtklubb. Behålla 5 knop i Norrviken, samt lägga till "svallfri zon". Få fartbegränsning mellan Stora och Lilla Hjortholmen och Stora Aspön. En hårt trafikerad led där många kör alldeles för fort, vilket medför problem för de många båtar som ligger förtöjda utmed Hjortholmarna och Aspön. Även ett område för "lek" med vattenskotrar.

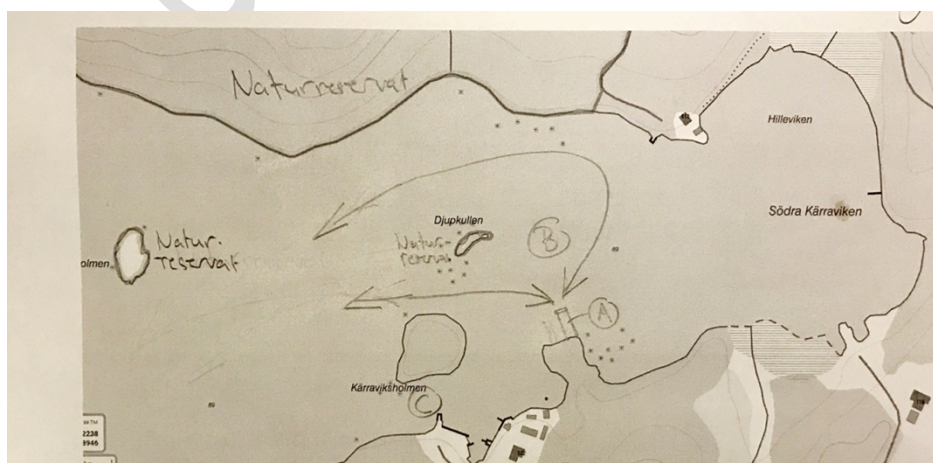
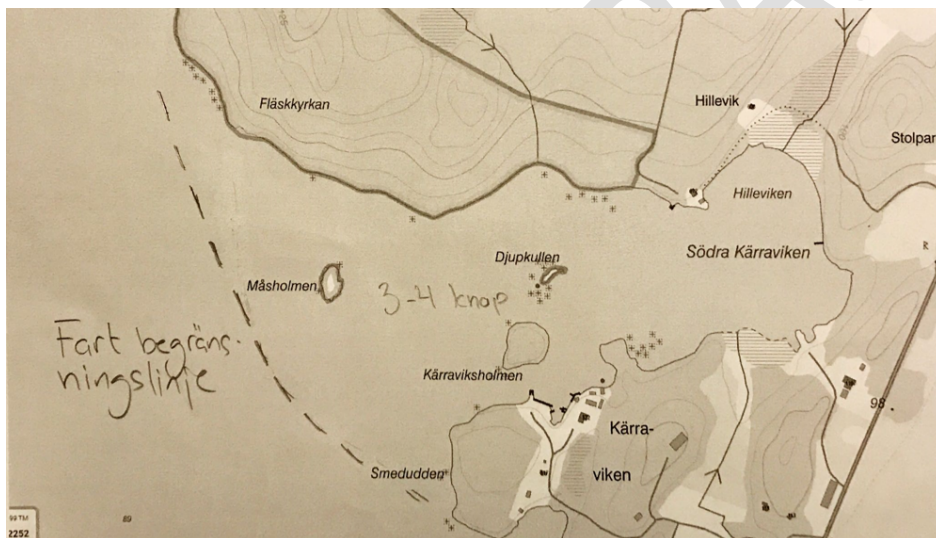
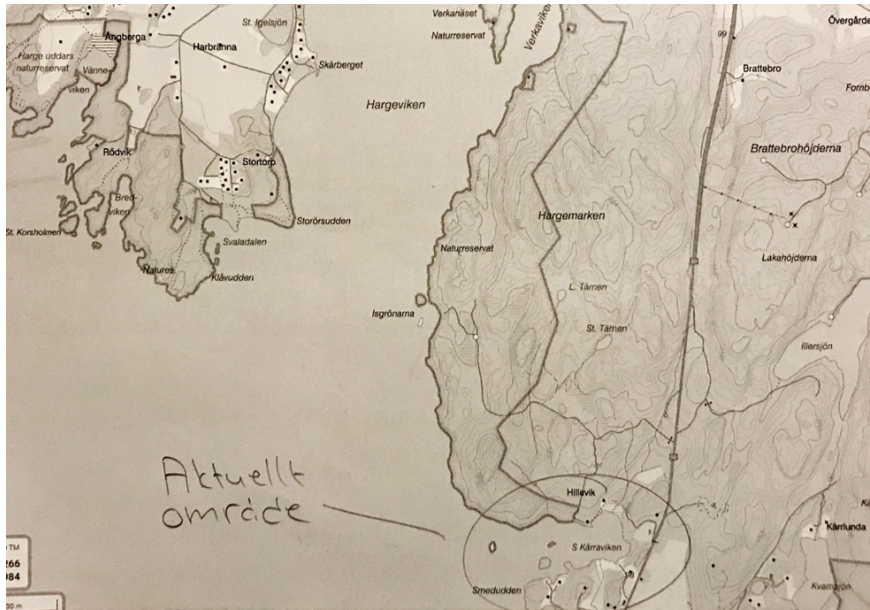


Per Larsson. Sedan många år tillbaka bedriver en frikyrka en kursgård på den södra sidan av Södra Kärraviken (Norra Vättern). Denna verksamhet/aktivitet har ökat och ökat år efter år. Verksamheten anordnar under perioden början av juni till slutet av augusti olika typer av läger för bland annat ungdomar i olika åldersgrupper (efter ett läger så tar nästa läger vid och så fortsätter det). Eftermiddagarna ägnas åt vattenaktiviteter. Dessa vattenaktiviteter består huvudsakligen i att man med en mycket snabbgående båt drar kursdeltagarna i en uppblåsbar ring i hög fart efter båten. På båtbyggnan ställer sig ungdomarna i en lång kö för att åka. När de har åkt ett varv så ställer sig ungdomarna sist i kön igen. Denna aktivitet pågår ca. 3-4 tim. på e.m. om vädret tillåter. Båten startar med fullt gaspådrag från byggnan och avslutas med en gir i maxfart mot byggnan. Att vi vet detta beror på att vi har ett hus på andra sidan viken. Jag vill också tillägga, att sommaren 2022 och 2023, var lägerdeltagarna/vattenaktiviteterna så omfattande att man även (utöver den snabbgående båten) använde sig av två vattenscootrar för att dra deltagarna på vattnet.

Min familj blir extremt påverkade av dessa aktiviteter eftersom vi också vill kunna utnyttja vår stuga i lugn och ro utan vrålände motorer hela eftermiddagarna. Det är dock inte bara vi som

påverkas av dessa vattenaktiviteter. Det finns inte en sjöfågel eller andra djur kvar i området när dessa aktiviteter pågår. En annan grupp som också påverkas mycket negativt av dessa vattenaktiviteter är alla som vill besöka Södra Kärraviken och dess skär och öar med ex. kajak (när man paddlar kajak så vill man inte göra det tillsammans med vrålande båtmotorer och dess svallvågor).

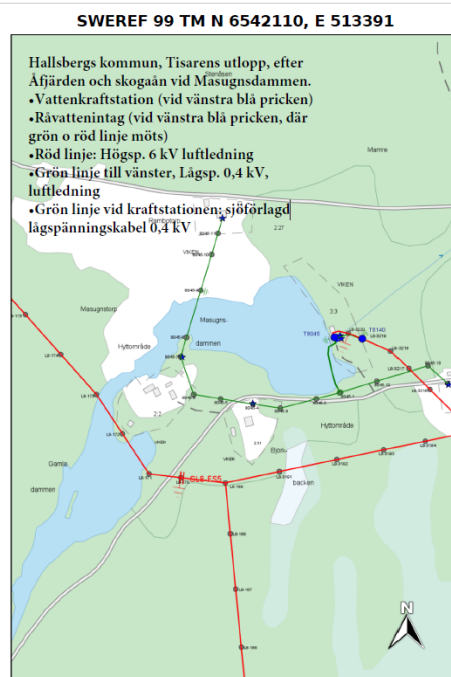
Jag och min familj tycker att dessa vattenaktiviteter bör upphöra i Södra Kärraviken samt i anslutning till naturreservatet, dess skär och öar. Därför tycker vi att båt hastigheten skall begränsas till 3-4 knop inom det aktuella området/hela viken för att förhindra att dessa aktiviteter kan fortsätta. Utöver dessa begränsningar så tycker vi även att man skall införa ett förbud mot att dra släpringar, vattenskidor och liknande inom det aktuella området. Anledningen till det är att om man inför en fartbegränsning inom det aktuella området så finns det en stor risk att de totala båttransporterna med släpringar kommer att fortsätta inom det aktuella området för att kunna ta sig längre ut i sjön.



- Ⓐ Flytbroarna som läggs i där den snabbastgående båten ligger och där vattenaktiviteterna utgår från
- Ⓑ Båtar och släpringens färdväg
- Ⓒ Denna väg åker övriga båtar som är förtöjda vid de fasta broarna

Skyllbergsbruk AB. Har framfört följande.

Tisaren



Det är Skyllbergs Bruk som reglerar sjön Tisaren, och äger två vattenkraftstationer; Masugnsfallet och Smedjefallet i Tisarens utlopp vid Skogaholm. I direkt anslutning till Masugnsfallet har även Kumla kommun sitt råvattenintag från ytvattentäkten Tisaren. Vattnet förser Kumla och även Hallsberg med vatten. Sjökabel förlagd utanför vattenintag och kraftstation. Från båtfolk på sjön Tisaren finns önskemål om ett sjökort för denna sjö, som ju har en mycket stenig botten. Tisarens vattennivåer kan förändras mycket snabbt. Man har mätt upp att vattnet kan öka 25 centimeter på ett dygn. Likaså var vattennivåerna exempelvis mycket låga under lång tid när saneringsarbetet vid gamla impregneringsverket pågick. Lätt att gå på grund.

Askersunds kommun

Storsjön, Närkesberg

Skyllberg Elnät AB har sjökabel förlagd mellan Sundskullen/Sjöbacka och Nornäset, dvs mellan själva Storsjön och Tillefärdssjön.

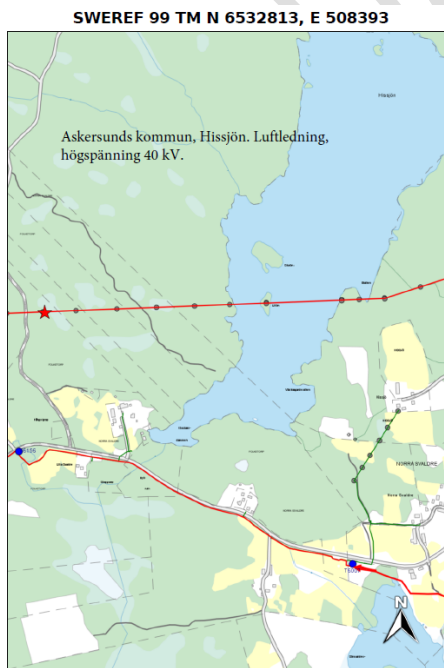
Skyllberg Elnät AB har sjökabel förlagd mellan Örstorps och Rosendal.



Hissjön

Vi informerar om att Skyllberg Elnäts 40 kV-ledning korsar Hissjön i höjd med Storön, där ett stolppar är placerat. Här önskar vi tydlig skyltning så ingen kan riskera gå i ledningen.

Även en sjöförlagd lågspänningskabel finns i Hissjön.



Länsstyrelsen i Östergötland. Av handlingarna som bifogats samt lokala uppgifter för Östergötlands län om sjötrafikföreskrifter

framkommer att det inte förekommer någon föreskrift som omfattar område som överskrider länsgränsen mellan de båda länen. Mot bakgrund av detta har Länsstyrelsen i Östergötland inte har något att erinra.

Hammars Fiskevårdförening. Inte yttrat sig än 14:e februari på sig.

Harge bad och camping. Vi arbetar hårt varje sommar i populära Harge och vi tycker att det mesta funkar fint. Våra gäster kräver alla möjliga konstiga krav som ej går att bemöta. Det jag vill ha sagt med detta är att man aldrig kommer få alla nöjda med vad det än är. Finns mycket gnälligt folk och det verkar bli fler med hjälp av digitalmedia. Vi kan inte sätta regler på allt för till slut slutar folket lyssna på dessa regler. För min del tycker jag vi inte behöver göra några ändringar så som bestämdes det båtförbud i harge viken för något år sedan som är helt onödig, för det har inte varit några problem med detta. Det som en del klagade på då var att det lektes längre ut i viken med skotrar och dylikt som knappt hördes. Många tyckte det var roligt att titta på och en del gnällde. De som gnällde vann som vanligt.

Husabergsudde Camping. I have one concern regarding to the water around the camping:

We have a small beach in the camping, and it is very popular for the locals and camping guests come to bath during the summer. But unfortunately, we have more and more speeding boats and jet skis (Vattenskotervagn) passby in front of the beach with max speed.

I have got some complains from the guests that their small children can not stand up easily in the water when the speed boat can make half meter high wave to the beach. I hope the current restriction sign outside of the beach in the water would be placed little bit more far away from the beach, so the speed boat and jet skis would not drive too close to the beach in the camping.



Kersti Beck Larsson (Naturvägledare Norra Vättern). Norra Vätterns skärgård är och har blivit en allt populärare plats för fritidsliv och friluftsliv. De många öarna gör det till ett populärt område att paddla kajak i. Kajaken är en lågt gående vattenfarkost som håller låg fart och syns dåligt från större båtar. Som kajaktist kommer jag för att uppleva tystnaden och naturen och vill kunna göra det på ett säkert sätt. Fritidsfisket är stort under främst vår och höst. I området häckar Fiskgjuse, Lärkfalk och Lom vilket är störningskänsliga. Många andra fåglar finns där också, det finns inventerare som specialiserat sig på fågelfaunan som säkert kan ge bättre besked. Det finns ett behov av att få uppleva tysta miljöer ökar. Det finns samtidigt ett behov av aktiviteter som bad och swimrum. Dessa behöver säkra miljöer och att känna sig tryggt utan att känna risken att en båt eller vattenskoter dyker upp i hög fart. Utöver detta så förekommer en ökad naturturismverksamhet i området, naturturism som är på naturens villkor och där besökaren/gästen kommer för att uppleva en fridfull natur.

Problemen är det är näst intill obefintlig övervakning av området gällande efterlevnad av hastighet och nykterhet samt reservatsregler. Ett ökande problem när en plats blir populär är ju att besökarna ökar i antal. Här uppstår en intressekonflikt mellan de som vill köra vattenskoter/snabbare båt på ena sidan och kajakpaddlare/SUPpaddlare samt badande/långdistanssimmare på andra. Snabba farkoster är en stor ökad risk för olyckor, det tar lång tid innan sjöräddning/räddningstjänst kan vara på plats. Snabba båtar skapar buller och störande ljud. Risken att störa fågellivet i häckningssäsongen är stort. En viktig plats för djurlivet är de grunda vikarna med mjuka bottnar, där grumlas vattnet av vattenfarkosterna.

De gamla sjöföreskrifterna är dåligt kända, det framgår inte vid hamn eller naturliga iläggningsplatser att det finns föreskrifter mer än gällande fisket.

Förslag till ändringar

- Avlys all form av båttrafik inkl kajak/SUPpaddlare under häckningssäsongen runt kända häckningsplatser. Detta kan göras exempelvis med bojar så som det gjorts i Färnebofjärdens nationalpark. Då är det lätt att ändra år från år samt upplysa på länsstyrelsens hemsida.
- Hastighetsbegränsingar 100 meter ut från naturreservaten som är landbaserade.

- Hastighetsbegränsingar inom vissa partier av naturreservatet Norra Vätterns skärgård (se karta)



- Förbjud att lägga ankar i grunda vikar i anslutning till naturreservaten undantaget Vännerviken och innanför Hjortholmarna (det skulle ändå inte efterlevas)
- Tillåt vattenskoter endast inom ej fartreglerade områden.
- Fartbegränsningar inom de rödmarkerade områdena på kartan.

Väster om Svilen finns ett område med små öar som ligger tätt och sikten är begränsad. Söder om Trulsan har det under många år varit ett Fiskgjusebo.

Området Söder DuvDärden mellan Grönön i nordost till Kvigviken på St Aspön i sydväst innehåller många mindre ögrupper med skymd sikt och grunda partier.

Norsspetsen av St Aspön har det Fdigare år varit ett Fiskgjusebo.

I området längst St Aspöns sydöstra del och Västerut ner mot Sörviken är det flera grunda partier med skymd sikt samt häckningar av Lärkfalk och Fiskgjuse.

Förutom bland Pulsarna söder om Grönön borde det utifrån strandvegetationen vara inom de rödmarkerade områdena som Storlom kan häcka. Jag har dock bara observerat häckning i Pulsarna.

Harge uddar – Klåvudden, Verkanäset och Utnäset är de landbaserade naturreservat som bör fartbegränsas utanför. Hargemarken har en annan karaktär av strandzon.

De stora öppna ytorna är svårt att motivera fartbegränsning på medan det är tydligt varför inom de markerade.

Askersunds småbåtshamn. Många av våra medlemmar tillbringar många dagar, helger och veckor på Vättern varje år, och vi följer och är en del av utvecklingen av båtlivet. Vår hamn växer ej av utrymmeskäl, men sjölivet i stort har vuxit kraftigt de senaste tio åren med tanke på det ökade intresset för friluftsliv och tillgången till farkoster såsom sportfiskebåtar, kajaker, paddelbrädor och vattenskotrar. Vi upplever det mesta som positivt och att våra medlemmar och de vi möter på sjön visar stor hänsyn för andra fartyg, människor och naturen. Det finns dock störande inslag årligen som orsakas av bristande hänsyn till naturen och sjömanskapet eller otillräckliga kunskaper eller avsaknad av utbildning i gällande bestämmelser.

Störningar som orsakas av bristande hänsyn till naturen eller brott mot sjölagen bör i första hand kontrolleras bättre genom tydligare information och tätare kontroller från berörda myndigheter. Ett båtliv där alla ska få plats och kunna färdas tryggt och säkert har också ett ökat behov av svallfria passager där det är trångt och mycket trafik. Svallfria passager är också nödvändigt för att inte störa häckande fåglar och påverka stränderna negativt. Det uppnås genom tydligare information eller fartbegränsningar inom vissa områden. För att bevara den lugna och orörda karaktären inom vissa områden med många besökare kan dessa utses som hänsynsområden. Där ska besökare uppmanas att inte göra svallvågor och högsta tillåtna hastighet 5 knop. Att inte använda båtmotor i onödan, såsom tomgångskörning för att ladda batterier och att inte spela hög musik eller på annat sätt väsnas.

Anslå nya informationstavlor med information om naturreservatets innebörd och att man tar med sig sitt skräp hem igen ska gälla hela skärgården. Sjöfarare utan fast båtplats, exempelvis besökare som kommer med båt på trailer, kajaker och liknande bör erbjudas fler

sjösättningsmöjligheter runt skärgården för att korta ner transportsträckorna. Idag finns endast en sjösättningsramp för klublösa i Olshammar och Åmmeberg och en mindre, men bristfällig ramp i Askersund. Detta skulle bidra till kortare transportsträckor, mindre sjötrafik och mindre miljöpåverkan.

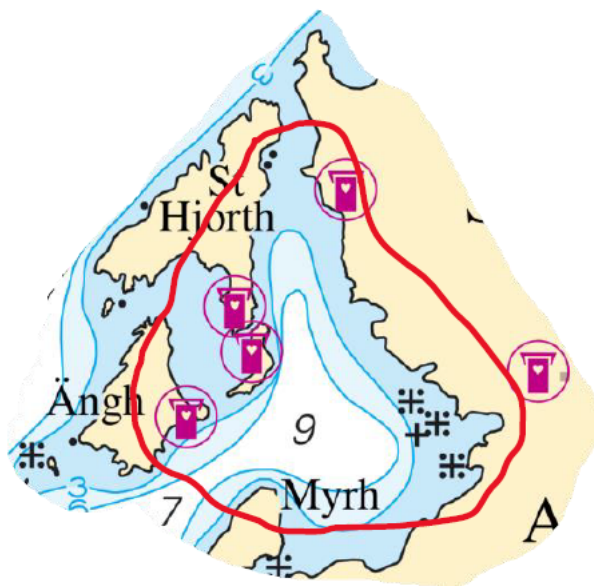
De gamla föreskrifterna

Hastighetsbegränsningen på fem knop från Askersund till södra spetsen på Borgmästarholmen är bra. Hastighetsbegränsningen från Stjärnsund till Stora och Lilla Hammarbron är relevant ur svallsynpunkt men skulle behövas skyltas upp tydligare utmed sträckan och kontrolleras regelbundet under högsäsong.

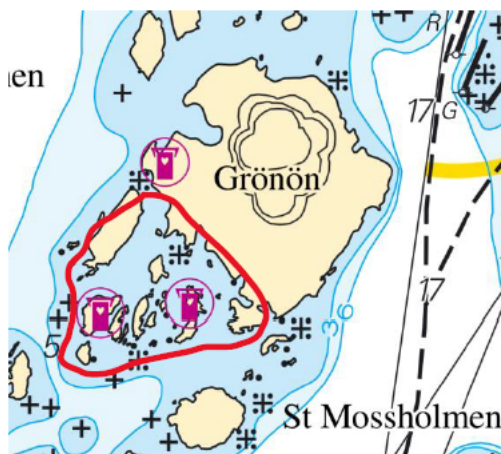
Förslag på förbud och begränsningar

Inför hänsynsområde inom följande öar och vatten;

- Hjortholmarna, Myrholmen och delar av Stora Aspön (inringat område)



- Del av Grönön, Däkholmarna, Pulserna (inom inringat område nedanför)



- Del av Gråmunken, och sundet mellan Brottsjöholmen och Stora Aspön



Övriga synpunkter och förslag

Överväg möjligheten att informera polisen om förändringarna och behovet av övervakning i vissa områden för att bidra till ökad efterlevnad. Skapa fler sjösättningsmöjligheter med p-platser och ramp runt naturreservatet för att minska sjötrafik och påverkan på miljön. Den ökade populariteten för kanotpaddling och paddelbrädor kräver ökad medvetenhet och utbildning hos vederbörande för säker sjöfart.

Hänsynsområden anser vi vara en balanserad reglering som tillvaratar de olika intressen som finns kring mötet mellan människa, fartyg och natur, men ändå bevara lugnet i naturreservatet och skydda natur och djurliv. Det finns också goda erfarenheter av detta från andra skärgårdsområden i landet, exempelvis Stora Nassa och Huvudskär i Stockholms Skärgård.

Komplettera och uppdatera sjömärken med hastighetsbegränsningar samt informationstavlor kring naturreservatets innebörd och eventuellt kommande regleringars innebörd så det är aktuell information och att exponeringen om vad som gäller förtätas i skärgården.

Om syftet med ett eventuellt ankringsförbud är att skydda värdefulla eller förorenade bottensediment föreslår vi som ett alternativ, att sätta ut permanenta bojankare och bojar att förtöja i. Det är även det något som praktiserats med framgång i Östermarsfladen vid Nåttarö i Stockholms Skärgård.

Vätternvårdsförbundet. Vätternvårdsförbundet ser positivt på att Länsstyrelsen utreder möjligheten till reglering av sjötrafik i Norra Vättern och vill anföra följande synpunkter:

Hela Vättern, inklusive de tre norra vattenförekomsterna Duvfjärden, Kärrafjärden och Alsen är utpekade som riksintresse för rörligt friluftsliv. Inom Örebro län är Vättern även utpekad som riksintresse för friluftsliv, under kriterierna nämns bland annat "särskilt goda förutsättningar för (vattenanknutna) friluftsaktiviteter", orördhet och stillhet/tystnad/låg ljudnivå. (Snabb) motorbåtstrafik kan orsaka uppgrumling, erosion, svallvågor och buller i vattenmiljöer. Dessa kan störa eller på annat sätt negativt påverka friluftslivet samt naturvärdena i Norra Vättern, och därmed riksintressen. Många vill uppleva naturvärdena och friluftslivet i Norra Vätterns skärgård och de strandnära naturreservaten, som kan medföra en överutnyttjande och försvåra för olika typer av friluftsliv att samsas. Möjligheten till ett "stilla friluftsliv" bör förbättras och inte äventyras. I princip hela Vättern söder om Hammarbron är Natura2000-område. Norra Vätterns skärgård är Natura2000-område enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Omfattade arter är bland annat fiskgjuse och storlom. I bevarandeplanen har båtsport och vattenskotrar pekats ut som en negativ påverkanskälla på till exempel storlom. Vätterns sjöfågelbestånd inventeras årligen, inventerare vittnade om båttrafik (bland annat vattenskotrar) som störde fåglar.

Litoralzonen utgör ett viktigt habitat inom Vätterns ekosystem och uppvisar ofta höga naturvärden. Flera fiskarter leker i litoralzonen. Makrofyter (undervattensväxter) och strandbottenfauna riskerar att störas genom återkommande och ihållande uppgrumling och svallvågor. Vätternvårdsförbundet instämmer med Länsstyrelsens bedömning att motorbåtstrafiken behöver regleras inom vissa delområden, som Norra Vätterns skärgård och de strandnära naturreservaten i Vättern. I Kärrafjärdens sediment har förhållandevis höga halter av metaller som bly, koppar och zink uppmätts. Det bör utredas om hastighetsbegränsningar i grundare områden kan vara en lämplig åtgärd för att minimera uppgrumling och spridning av dessa sediment.