

Regionala skärgårdsrådet

<i>Datum</i>	2017-02-15
<i>Tid</i>	10.00 - 13.00
<i>Plats</i>	Skärgårdssalen, Landstingshuset
<i>Kallade</i>	Enligt sändlista

Dagordning

- 1 Mötet öppnas, Gustav Hemming
- 2 Föregående möte
 - a. Horstensleden – Presentationer följer

Sjöfartsverket, Hela skärgården och Naturvårdsverket inbjudna till mötet för presentationer.

- b. RUFSS och Landsbygds- och skärgårdsstrategin

Regionplanen och strategin godkändes på nämnd 22 februari och antas i landstingsfullmäktige 12 juni. Strategin har reviderats utifrån remissynpunkter.

- 3 Återkoppling kring skarvfrågan, Clas Boström

Det finns en samverkansgrupp för skarv på länsstyrelsen, ornitologer måste också finnas representerade där. Konflikter behöver analyseras. Inventeringar över hela skärgården behöver finansieras för att arbetet ska fortsätta. Tillgängliga inventeringar, statistik och goda exempel behöver nyttjas för komma framåt i frågan.

- a. Dialog kring fortsättning

Länsstyrelsen tar med sig frågan till viltförvaltare och undersöker om frågan bör tas upp som diskussion på exekutivkommittén, att bjuda in Sven-Erik Östberg är ett förslag. Viktigt att få med en förvaltningsåtgärd, där ekologer ska vara representerade för att det ska vara trovärdigt. SIKO deltar gärna i arbetsgrupp gällande skarvfrågan.

Clas presenterade ett förslag på fortsättning, vilket mottogs väl. Bifogat i presentationen.

Presentation bifogas.

4 Horstensleden – Presentationer och dialog

a. Per Stenhammar, Sjöfartsverket

Sjöfartsverket roll och ansvar handlar om sjöfartens säkerhet och framkomlighet, huvudsakligen offentlig men också privat. Påtalad brist i den nationella strategin gällande leder för större kryssningsfartyg. Sjöfarten till och från Stockholm har en årlig volym på cirka 12 miljoner personer och 9 miljoner ton gods. Stockholmsfarledernas sträckning är i stor sett oförändrade sedan historisk tid men båtarna har succesivt blivit större och större. De ingrepp som skulle behöva göras för att bygga Horstensleden skulle endast behöva ske under vattnet. Leden skulle ge en kortare väg och därmed ge mindre utsläpp från trafiken. Att gå via Sandhamn skulle innebära en cirka 60 sjömil kortare väg än via Tjärven. Det förs en dialog med intressegrupper angående ett förslag om att lägga en farled norr om Horsten enligt ursprungsförslaget. Även detta skulle innebära en förkortning av inseglingssträckan.

Presentation bifogas

b. Johan Hernmarck, Hela skärgården

Hela Skärgården vill se hela ytterskärgården som ett potentiellt världsarv i framtiden och ser en möjlighet att bevara den som den är idag. Ett möte kommer hållas i Stockholms handelskammare i mitten på mars gällande världsarvsfrågan.

Hela skärgården arbetar med 4 avgörande frågor just nu, varav att stoppa Horsstensleden är en. Tycker det är helt oacceptabelt att från olika håll driva den frågan. De vill ha hårdare regler och krav på efterlevnad av dessa i Furusundsreden. Det är orimligt att stora fartyg får dispens att göra sånt andra inte får. Anser det självklart att använda Nynäshamn, Kapellskär och Harghamn för gods. Oljehantering ska bort från närområdet runt Stockholms stad. Den typen av tonnage har inte i skärgården att göra och att ta bort det skulle också minimera olycksrisken runt detta.

Debattartikel om Horsstensleden i Svenska Dagbladet. Kryssningsfartygen har inte i Stockholm att göra, de är enorma miljöbovar. Den miljöförstöring dessa fartyg utgör redan idag är en utmaning för staden.

En Horsstensled skulle göra skärgården till en byggarbetsplats under många år framåt. Erosion är ett problem som finns och kommer finnas kvar. 95 procent av trafikbelastningen kommer vara kvar i Furusundsleden, oavsett om Horsstensleden byggs eller inte, vilket gör att erosionsminskningen kommer vara relativt liten.

Hur ser den existerande trafikutvecklingen ut i Sandhamnsleden gällande säkerhet och dylikt? Det här är en fullständig unik miljö. Tidigare har Länsstyrelsen sagt att den är så lite påverkad av yttre faktorer att den inte behöver skyddas. Det är häckningsområde för sjöfågel bland annat ejder. Den efterföljande driften kommer påverka området i stor utsträckning.

Det finns en Sifo-undersökning och en miljökonsekvensbeskrivning som bifogas minnesanteckningarna.

Presentation bifogas

c. Dialog med inspel från Elin Dahlgren, Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har inte aktivt gått in i ärendet, det är en avvägning utifrån flera faktorer; stor regional påverkan, Natura 2000-område, miljöfarliga ämnen, utsläpp i luft och vatten, mindre bränsleförbrukning/utsläpp ställs emot artskydd etc.

Åtgärder för toalettutsläpp t.ex. har lagts på privatbåtar och berör inte kryssningsfartygen förrän 2021. Stockholms hamnar är ett bra exempel som har lägre avgifter för de som har bra avfallshantering. Havs och vattenmyndigheten har kommit ut med en östersjöplan.

Sjöfartsverket:

Utsläpp etc. regleras och rederierna anpassar sig efter det. Luftutsläpp kommer också regleras så småningom. Frågan om huruvida fartygen ska komma till och från eller inte Stockholm ligger någon annanstans, Sjöfartsverket intresseras sig bara för hur de gör det. Det finns ett maxtonnage på 16 000 bruttoton. Hastighetsbegränsning för fartyg från 10 ton. De som har dispens har det från Länsstyrelsen och har med deras tidtabeller att göra. Det har skett flera olyckor i Sandhamnsleden och statistik för detta finns hos Sjöfartsverket.

Påverkan på botten handlar det bara om det som ligger djupare än 15 meter.

En fortsatt miljökonsekvensbeskrivning kommer undersöka och hantera detta.

Naturvårdsverket:

Det är inte det aktiva arbetet som påverkar utan fågellivet påverkas av ämnen i födan. Sprängning rör upp sådant som ligger i sediment på botten och sprider detta i födoväven samt ligger kvar där under lång tid.

Hela skärgården:

Hela miljödimensionen tas inte upp i Sjöfartsverkets rapport. Vilka blir konsekvenserna?

Länsstyrelsen:

Världsarvsfrågan utreddes för 15–20 år sedan. Det innebär långtgående krav och kan medföra hinder på utvecklingen. Alla världsarv är inte lämpliga för turism. Det behöver inte påverka vad man gör men kan ändå vara viktig.

SIKO:

Var kommer de sprängmassorna som blir över hamna? Hur mycket transporter kommer ske runt detta? Har hört att det ska läggas runt vissa öar för att motverka instabilisering.

Sett ur ett 100-årsperspektiv. Nu varnas det för höjda vattennivåer. Ska vi spränga bort grund som på sikt varken gör till eller från? Var finns långsiktighetsperspektivet? När vägar byggs på

land funderar man automatiskt på naturreservat etc. men inte när en led ska byggas till havs. Här offras en av få marina vildmarker som finns kvar på stadsnära håll. Moderna farleder märks ut rejält med blinkande fyrar etc. Vildmarkskänslan kommer försvinna i och med det.

Stockholms stad o landstinget måste ta ställning och agera i frågan. Även Skärgårdsstiftelsen. Var ärlig med vad och vilka trafikleden byggs för. Godset ska ut, det är redan beslutat. Man vill ta in större kryssningsfartyg. Vad blir kostnaden? 500 miljoner kronor. Är det rimligt? Vad ska de räkna till?

Övriga kommentarer:

I miljökonsekvensbeskrivningen från Sjöfartsverket kan man ifrågasätta evidensen i att fåglar inte påverkas av sjötrafik. Det finns tydlig evidens att buller och störningar från sjötrafik kan störa fåglar på avstånd upp till 750 meter. Antagandet att fågellivet inte störs kommer från att skyddszonen för sjöfågels häckningsområdes är 100 meter. Miljökonsekvensbeskrivningen saknar undervattensmiljön. Stora sprängningar påverkar fisken. Vad händer efteråt? Mer vattenvolym- mer fisk? När man virvlar upp saker från botten faller de ner igen så de långtgående effekterna av detta kan ifrågasättas.

Det är inte detta forums uppgift att diskutera världsarv eller inte utan om Horstensledens vara eller icke vara. Inställningen att ett miljöproblem ska exporteras till en annan plats som lösning är olycklig. Ska vi lägga ut mattan för den storskaliga, icke nödvändiga, sjötrafiken? Finlandstrafiken är nödvändig till viss del men inte de andra.

Frågan har inte varit på agendan för Skärgårdsstiftelsen. Ser finlandstrafiken som en nödvändighet, nöjesåkande kommer bara till som en bisak utöver detta.

Värmdö kommun har fattat beslut om kommunalt naturreservat som berör området.

Olika leder ställs mot varandra. Titta utifrån ett regionalt perspektiv, var ska vi leda in trafiken? Var vill vi ha dessa. Idag måste vi jobba med Furusundsledens erosionsproblematik. Intressant att Stockholms handelskammare har vänt på en femöring.

Det kommer bli färre fartyg som kan gå i de farleder som finns idag. Mycket utredningar kring hamnkapaciteten. Godsflödena leds om för att inte gå genom Stockholm. Arlandas bränsle skeppas via Gävle hamn. Stora anpassningar av farleder för att ta emot en förväntad utveckling som inte är nödvändig eller kopplad till Finland etc. Är det rimligt i förhållande till de skattekronor och arbetstillfällena de kan generera? Det bör anpassas till befintliga förutsättningar. Furusundsledens problem kommer finnas kvar och en ny led skulle skapa mer problem. Skärgårdsstiftelsen har inte tagit ställning i frågan.

5 FIKA

6 Info Nordiska skärgårdssamarbetet, Lars Nyberg

Morgondagens skärgårdsbor, demografin i skärgården.

Enkät kommer i brevlådan men svar lämnas på nätet. Uppmanar skärgårdsborna att svara! Det blir i bästa fall ett underlag för vilka frågor som ska observeras för att förmå unga

människor att bo kvar i eller flytta ut till skärgården. Kommer mynna ut i slutsatser som ska redovisas på workshops i Finland, på Åland och i Stockholm. Vill skapa engagemang och kunskap runt frågorna. Vad är knäckfrågorna? Lämna gärna kompletterande synpunkter.

Länk till enkäten: <https://my.surveypal.com/Morgondagens-sk%C3%A4rg%C3%A5rdsbo>

Bostäder för bofasta.

Väldigt dyrt på grund av fritidshuspriserna som driver upp den allmänna prisbilden. Ser över regelverk i Sverige och i andra länder, hur det ser ut och vilka möjligheter som finns. Upplåtelseformer. Sverige är naivt i dessa frågor jämfört med framförallt Norge. Studentprojekt har genomförts på Aalto-universitetet i Finland. Har varit svårt att få KTH intresserade. Linköpings universitet och eventuellt Chalmers ska nu engageras. Seminarium kommer hållas i augusti - september. Huvudmännen får besluta om det finns något som är värt att driva vidare.

Avfall

Minska mängder, öka källsortering, minska transporter, nedskräpning, näringsläckage. Cirkulär ekonomi- hur kan man arbeta med frågor så att de gör nytta på platsen. Seminarium i Åbo, live streamas, länk finns på hemsidan.

Betesdrift i skärgården

Svårt att frakta djuren mellan olika holmar, kräver boskapsfärjor och tillsyn. En del fritidsmänniskor är ganska oförstående till att öarna ägs av någon vilket medför problem med lösspringande hundar, eldning etc. Jämfört utfall av hur olika länders stöd fungerar. Skärgårdarnas riksförbund och landsbygdsnätverket driver detta.

Nordiska skärgårdssamarbetet firar 40 år i år och har vuxit mycket under den tiden.

Har ni info kring arbete som samarbetet kan göra för besöksnäring? Kom gärna med inspel.

Presentation bifogas

7 Bredband, Clas Palmgren LST – Presentation avgick

a. bredbandsstödet i landsbygdsprogrammet

Bredbandsstödet kommer att utlysas igen. EU-kommissionen har godkänt regeringens ändringar i Landsbygdsprogrammet, vilket innebär att man nu fördelar den ”Bredbandsmiljard” som Regeringen annonserade hösten 2016 till alla län.

Till Stockholms län räknar vi med att kunna besluta om 34–36 miljoner kronor i stöd under 2018. Länsstyrelsen kommer inom kort informera på sin hemsida om att beslutsomgången öppnar för nya ansökningar. Länsstyrelsen kommer att bjuda in till informationsmöten under våren.

Det här kommer att bli den tredje och absolut sista beslutsomgången av bredbandsstöd i Landsbygdsprogrammet 2014–2020. De som inte beviljas stöd och vill ha bredband före 2020 behöver titta på andra lösningar, gärna i samverkan med Länsstyrelsen och den egna kommunen. De som önskar mer information eller vill delta på informationsmötet kan höra av sig till Claes Palmgren. claes.palmgren@lansstyrelsen.se

b. mobilkartläggningen, avslut och nästa steg

Länsstyrelsen avslutar nu mobilkartläggningen. Många som deltar i skärgårdsrådet, från landstinget, kommunerna och intresseorganisationer har bidragit till projektet, i flera fall personligen. Claes riktar ett stort TACK till er!

I februari görs de absolut sista mätningarna i Värmdö och Österåkers kommun, sedan stängs kartläggningen och det fokuseras på slutrapporten. Målet är att den ska publiceras i mars, innan PTS årliga bredbandskartläggning.

Senare under året kommer Länsstyrelsen bjuda in till en regional dialog utifrån mätresultaten, där även kommunerna och landstinget bjuds in, Mer information kommer.

8 Info Exekutivkommittén, Pernilla Nordström LST

Inspel kring vad exekutivkommittén ska arbeta med gällande bebyggelse mottas gärna. Bostäder i rimliga kostnadslägen en viktig fråga som går vidare och ska lyftas på alla möten. Hur ser marktillgången ut, identifiera byggbar mark. Göra en pilot i Haninge kommun, på Utö. Hitta gångbara modeller. Utvärdering av Sandfältet på Värmdö.

En översyn av riksintressen pågår. Dessa lyder under Miljöbalken och är intressanta ur ett internationellt perspektiv. Syftar till att främja hållbar utveckling. Riksintressen pekas ut av ansvariga nationella myndigheter på rek av Länsstyrelsen. Hur de avvägs mot andra riksintressen ses över. Det är viktigt att Länsstyrelsens underlag är aktuella och användbara. Underlagen behöver fungera både hos Länsstyrelsen och i kommunerna. Riksintressen är ingen ”död hand” men miljöerna behöver hanteras på ett varsamt sätt. Det är ett tillfälle till dialog med kommunerna.

Kommundialog - informera om projektet, diskutera om beskrivningen stämmer, få info från kommunerna hur man tänker sig utvecklingen. Vill väga in kommunernas synpunkter i rekommendationerna.

Presentation bifogas

9 Aktuella sjötrafikfrågor, Åsa Tivelius, Jonatan Pertot, Mats Ellman TF

a. Vintertidtabell.

Under sportlov och påsk kommer det vara lite tätare trafik. Vårtidtabell från 13 april fram till onsdagen före midsommar för att synka med SL-bussarna. Ambitionen är att ha samma bytesdagar som dem. Gå in på hemsidan för realtidsinfo.

b. Aktuella upphandlingar

Påbörjat e39, stora sjötrafikupphandlingen i skärgården. Anbudsintresserad gå in på TendSign. Övriga intressenter kan begära ut ansökningsinbjudan som en allmän handling från registrator på trafikförvaltningen. Anbudsintressenter via TendSign, övriga E39@sl.se Ansökningstid till 12/3. Mer info i presentationen.

c. SL-kort försöket

Höst-, vinter- och vartidtabell. Syftet är att tillgängliggöra skärgården och bidra till en ökad skärgårdspendling. Idag gäller olika taxesytem i skärgårdstrafiken att jämföra med SL-trafiken. Ska ge resenärerna en tydligare bild av hur resandet ska gå till. Kommer omfatta antalet resenärer mellan de olika trafikslagen, biljettintäkter, driftkostnader, kundnöjdhet, samhällsnytta etc.

Grundtanken: Bra för resenärer, SL/WÅAB, kapacitetsstark pendelbåtstrafik, kommersiella aktörer.

Försöksperiod 1: 9/1–29/4

Försöksperiod 2: 3/9–9/12.

90- och 30dagarskort gäller, dock inte skolkort. Erfarenheter tas med från första försöksperioden för att se om det behöver ändras. Samma regler som för SL gällande exempelvis medföljande barn etc. fortfarande WÅAB:s godsregler. SL:s resegaranti gäller inte. Landstinget informerar om försöket i tidningen Metro, på SL:s hemsida etc. direktutskick i Nacka och Värmdö. Hälften av invånarna i länet har inte varit i skärgården men många av dem har säkert SL-kort.

d. Nord/Sydlinjen

Första året gick den sträckningen Arholma till Gruvbryggan på Utö, buss, båt till Nynäshamn. 2017 efterfrågades större båtar. Ändrad bytespunkt från Stavsnäs till Sandhamn. Sett till siffrorna så var det rätt satsningar.

Trafiknämnden beslutade att godkänna och göra linjen permanent.

Presentation bifogas

10 Övriga frågor

a. Värmdö hamnars studsavgift, SIKO

SIKO är kritiska till införandet av avgifterna. Har konsekvenserna för trafiken tänkts över? Det är en liten summa för passagerarna men hur är det för reguljärtrafiken? Ska busstrafikanterna i Stavsnäs också betala för att de använder faciliteter? Vilka drabbas av passageraravgiften som den är lagd idag?

b. Värmdö hamnars studsavgift, Michael Larkner, Björn Ulfvin Värmdö hamnar

Avgiften gäller fartyg i yrkestrafik dvs de som tar betalt av passagerare. Inte fraktfärjor. Det är inte fråga om en studsavgift utan endast en passageraravgift. Ska inte bidra till att fördyra för skärgårdsbor och näringsidkare. Detta ska ske under detta år och sedan utvärderas. Skapas det extra arbete, kostnader osv?

Uppdrag är från KSO förra mandatperioden. Utvecklingsarbeten gör att det är motiverat att få in fler intäkter. Det är inte en fråga om studsavgift. Det är en passageraravgift, 1.25 kr/passagerare. Det finns en aktiv dialog med trafikförvaltningen och Värmdö hamnar.

Har tittat hur det ser ut på andra håll i Sverige. Stavsnäs vinterhamn är ganska sliten och måste rustas upp, vilket kan till viss del finansieras via avgifterna. Den 13 mars hålls

huvudförhandling hos Mark- och miljödomstolen, vattendom och ny detaljplan, så kan vi börja utveckla hamnen.

I mars 2015 bjöds alla möjliga aktörer och intressenter in till ett möte där tankar presenterades och önskemål om feedback lämnades. Fem kr/passagerare nämndes då. Nu kommit fram till en passageraravgift på 1,25 kr. En passageraravgift upplevs som mest rättvis. Inför införandet kom kritik från framförallt trafikförvaltningen. Möte denna vecka. Det finns en samsyn, vi måste få betalt för kostnader i hamnen. Det blir istället ett fast pris liknande det som finns för Stockholms hamnar. Hittar förhoppningsvis något som funkar bättre. Vi kommer inte släppa tanken på en avgift.

Detta gäller endast Stavsnäs. Exempelvis Sollenkroka kommer inte beröras, där finns bara en statlig brygga. 300–350-tusen passagerare i Stavsnäs per år.

Presentation gällande planer för utveckling i Stavsnäs Vinterhamn bifogas

c. Märkesår för Rysshärjningarna, 300 år 2019

Samordning kring hur man kan göra en regionalutställning med lokala inslag kring detta. LG Nilsson (Museet Hamn, Fisksätra) samt Marie Svedin kanske kan komma med inspel och vara behjälpliga i arbetet att göra något runt minnesåret till 1719. En ide att göra något gemensamt med hembygdsmuseerna i skärgården. En fast utställning som kan kopplas till de lokala händelserna. Känner ni andra till projekt som är igång kring detta? I så fall samla in synpunkter.

- Österåker planerar utställning till nästa år. Filmprojekt om rysshärjningarna till nästa sommar.
- I Norrtälje är det varje år.
- Hamn har muskler att vara drivkraft. Bra att skicka förfrågan till kommunerna.
- Vilket budskap är det som önskas? Att skärgården lyfter sig ur askan?
- För 20 år sedan hade det varit annorlunda, nu är det säkerhetspolitiska läget ett annat. Ändå en viktig politisk händelse som måste ihågkommas.
- Spel av ryssarnas härjningar i Stäket. Finns film och foton som kan ställas till förfogande.

De som vill delta på något vis kring minnesåret kan meddela Christina Larsson via mail. christina.larsson@sll.se

11 Mötet avslutas, Gustav Hemming

a. Nästa möte 17 maj