



PROJEKTRAPPORT

Vår gemensamma kust

- planeringsunderlag för hållbar
utveckling, båtturism och rörligt friluftsliv
i Uppsala läns och Gävleborgs
läns skärgårdar



2018-12-19

Rapporten är framtagen i samverkan av projektgruppen för *KOMPIS Gemensamt mellankommunalt planeringsunderlag för kust- och havsplanering för Hälsingland, Gästrikland och Uppland*.

Innehåll

Förord.....	5
1. Bakgrund.....	7
2. Syfte, mål och målgrupper/nätverk	8
2.1 Projektets syfte	8
2.2 Projektmål.....	8
2.3 Målgrupper och nätverk.....	9
3. Inventering och metoder inom projektet	11
3.1 Farled.....	11
Inventering / Metodik och genomförande	11
Resultat	11
3.2 Noderna	11
Inventering / Metodik och genomförande	11
Resultat	12
3.3 Naturvärden i grunda vikar	13
Inventering / Metodik och genomförande	13
Resultat.....	14
4. Analys Jungfrukusten ”den okända kusten” och kopplingen till nordupplands kust och norra Roslagskusten.....	16
4.1 Nodegenskaper.....	16
4.2 Bristanalys – som underlag i kustplaneringen.....	18
Exempel - Avstånd mellan servicenoder	18
Exempel - Tillgång till Sjömackar	21
4.3 Möjligheter och ny kunskap	21
Samverkansområden	22
Särskilda insatser.....	22
5. Användning som underlag för hållbar planering av kust och hav	24
6. Fortsatt arbete	26
6.1 Förvaltningsfrågan.....	26
6.2 SWOT	26
6.3 Fortsatt samarbete	27
Bilagor	28

Förord

Det har blivit allt tydligare både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt att allt fler har anspråk på kustområdet och havet. Som kommuner och regioner behöver vi strategiskt planera utvecklingen i området grundat på olika intressen och anspråk. Det gör vi genom vår översiktsplanering, med fördjupningar och tematiska tillägg. Det pågående nationella arbetet med havsplaner har tydliggjort behovet av väl kartlagd kunskap för att kunna genomföra kust- och havsplaneringen med rätt underlag.

Vi ser en stor potential i vår kuststräcka - ett område där många människor bor, besöker, lever och upplever kust och havet. Det finns attraktiva boendemiljöer längs kusten, hamnar som är viktiga för både näringsliv, fritid och besöksnäringen och det rörliga friluftslivet nyttjar både kust och hav. Båtlivet trafikerar kust och hav tvärs över administrativa kommun- och regiongränser. Bland det svenska fritidsbåtfolket beskrivs ofta sträckan Öregrund-Höga kusten i allmänhet som grund, öde, ogästvänlig, krävande gällande navigationskunskaper och kanske till och med farlig då man till största del förflyttar sig långt ute till havs. Man bör noga planera överfarten utifrån bl.a. egen erfarenhet, fartygets sjötålighet, rådande väder samt bunkrings- och andra behov. Nyckelarter av fisk som strömming, sik och havsöring vandrar mellan kust och hav, så både vandringsvägar mellan lek- och uppväxtområden och grunda vikar är viktiga naturmiljöer för fiskets framtid.

Det övergripande målet med projektet har med ovanstående perspektiv som grund varit att:

Finna och beskriva en säker led med ett pärlband av servicepunkter/noder och gemensamt arbeta för utveckling, planering och bevarande av de värden vi har längs vår kust.

Kommunerna som arbetat med projektet har sitt kustområde i södra delen av Bottniska viken. Kust, skärgård och hav är en tydlig mellankommunal och mellanregional fråga och kommungränser är betydelselösa för flera väsentliga frågor som rörligt friluftsliv, sjöfart, besöksnäring och biologisk mångfald. En hållbar kust- och havs planering kan och ska ske lokalt, men inte utan det regionala och storregionala perspektivet närvarande. Vi har därför sett en styrka i att vara så många projektparter i arbetet som täcker in en lång kuststräcka med många intressanta värden och platser.

Kustkommunerna och regionerna i Gävleborgs och Uppsala län har sökt och beviljats medel från anslaget KOMPIS - kommunal planering i statlig samverkan, för att ta fram ett gemensamt planeringsunderlag för följande delar;

- en kustnära fritidsfarled genom de båda länen.
- noder/målpunkter viktiga för besöksnäring/turism/rörligt friluftsliv, både nuläge och utvecklingspotential.
- naturvärden i grunda vikar (Uppsala län, Gävleborgs län under 2019).

Projektet har genomförts i ett samarbete där Östhammar och Söderhamn varit projektledare för projektet i respektive län. Övriga kustkommuner; Nordanstig, Hudiksvall, Gävle och Tierp samt region Gävleborg och region Uppsala inklusive Upplandsstiftelsen har varit projektdeltagare. Älvkarleby kommun var projektdeltagare under 2016 men har under 2017 och 2018 deltagit och bidragit under hela projektets gång. Inom varje kommun har projektresultatet presenterats och redovisats för kommunstyrelsen och i andra interna nätverk inom kommunerna.

Det förlängda syftet med att ta fram planeringsunderlag för dessa områden är att möta Havs- och vattenmyndighetens önskemål om dialog med kommunerna i havsplaneringsfrågor och få ett underlag för att utveckla kust och skärgård i berörda kommuner i fortsatt bred samverkan. Parallellt med arbetet inom projektet har kommunerna och regionerna deltagit i samrådet kring havsplanerna och kunnat använda resultaten som en del i remissyttranden inom samrådet.

1. Bakgrund

Regionens kuststräcka har goda förutsättningar att öka sin attraktionskraft för besökare och boende. De viktigaste styrkorna och konkurrensfördelarna att bygga utvecklingen på är:

- Områdets natur kombinerad med kultur och historia, vilket ger goda förutsättningar för upplevelser som stämmer in med marknadens efterfrågan på genuina upplevelser.
- Orörd kust med lugn och ro och stora ytor.
- God tillgänglighet till knutpunktstäderna från Arlanda och Stockholm/Mälardalen.
- Idylliska städer, orter, fiskelägen och bruksmiljöer.
- Ett antal profilbärare/dragare med stor utvecklingspotential.

Styrkorna ovan är i hög utsträckning goda naturliga förutsättningar, men för att skapa hållbar tillväxt och attraktionskraft krävs att ett antal svagheter åtgärdas. De viktigaste utmaningarna för utveckling till ett attraktivt resmål är:

- Gävlebukten har dåligt rykte bland båtfolk på grund av sjö- och väderförhållanden vilket gör att få vågar gå längre norrut än Öregrund.
- Stora brister i infrastruktur och tillgänglighet såsom brist på rastplatser och angoringsplatser.
- Möjligheten att komma till attraktiva platser både från sjösidan och landsidan i jämförelse med konkurrerande skärgårdsområden.
- Utvecklat och begränsat utbud inom områdena bo, äta, åka, göra/handla.
- Brist på boendemöjligheter, framförallt i kust- och vattennära läge.
- Det finns få stora dragare som kan locka många besökare.
- Inget tydligt varumärke och diffus profil.
- Svaga ekonomiska resurser hos företagen är ett hinder för produkt- och konceptutveckling.
- Det saknas paketering av reseupplevelser.

I vår översiktsplanering har vi som mål att använda mark och vatten för lämpliga ändamål. Allt ovan är viktigt underlag som behöver avvägas tillsammans med värden anspråk från andra delar av samhället. Alla deltagande kommuner och regioner har varit överens om avsaknaden av bra planeringsunderlag för just noder och farleder längs kusten på gränsen till havet. I Uppsala län hade kustkommunerna och Upplandsstiftelsen under flera år sett behovet av att samla och komplettera underlag för naturklassning av grunda vikar, både som ett underlag till översiktsplanering och för handläggning av strandskydd och annan handläggning.

Under flera år hade också andra kustosamarbeten belyst behovet av gemensamma underlag, bl.a i Regionalt skärgårdssamarbete. Allt detta lade en bra grund till att våra kustkommuner och regioner i samband med att Havs- och vattenmyndigheten utlyste möjligheten för kommuner att ansöka om medel för planeringsunderlag, kom fram till idén att söka projektmedel tillsammans för att utveckla just detta planeringsunderlag för att kunna utveckla kustområdet hållbart.

Det första projektet söktes för år 2016. Besked om medel kom i juni och den första delen av projektet blev därför mycket av en introduktionsperiod till temat. Under 2017 och 2018 har uppföljande projekt kunnat samla in mycket data som planeringsunderlag både i kartform och i analys/textform.

2. Syfte, mål och målgrupper/nätverk

2.1 Projektets syfte

Projektet har främst haft tre syften;

1. Ta fram planeringsunderlag för att i en farled kunna binda ihop Uppsala läns och Gävleborgs skärgårdar genom att öka tillgängligheten för båtturism och rörligt friluftsliv och särskilt peka ut egenskaper som har betydelse för regionala samband.
2. Längs farleden peka ut ett pärlband med intressanta platser som är tillgängliga både från land och från hav med god tillgång till olika former av service och som är viktiga i en kust- och havsplanering.
3. Skapa bra underlag för hållbar planering av kust och hav i det berörda kustområdet.

2.2 Projektmål

Projektet har haft ett antal mål som är gemensamma för de ingående parterna. Alla har grundat sig på behovet av ett gemensamt planeringsunderlag som kan användas i strategisk planering av kustområdet, både beskrivande helheten och varje kommun. De viktigaste delarna har varit:

Gemensam farledskartläggning där den röda leden varit viktigast men de blå avstickarna mot utpekade noder och andra besöksmål också varit viktiga att kartlägga och kvalitetssäkra. Arbetet har syftat till att etablera en fritidsfarled från Grisslehamn till gränsen mot Gävleborgs länsgräns mot Västernorrlands län. Farleden ska vara av hög kvalitet. Använda och anknyta mot etablerade fritidsfarleder och viktiga noder längs vägen.

Dragningen har prioriterats utifrån;

- Befintliga farleder
- Sjösäkerhet
- Tillgång till gästhamnar
- Tillgång till annan service
- Historiska och upplevelsemässiga förutsättningar

Gemensam kvalitet för kartläggning av hamnar/målpunkter där kartläggning som djup-och sjömätningar, foton, statistik, servicepunkter etc. är ett planeringsunderlag som kan användas av kommunerna i FÖP/ÖP. Nodernas tillgångar har därför inventerats tillsammans med brister avseende tillgängligheten för båtturism och rörligt friluftsliv. Vidare har ett faktaunderlag kunnat skapas med användning som planeringsunderlag och faktabärare vid information och marknadsföring. . Det har varit tydligt att bidraget inte fått användas till att trycka material i form av t.ex. böcker eller sjökort, men däremot har projektet sett möjligheter för andra parter att använda planeringsunderlaget vidare.

För respektive nod har grundfakta tagits fram som service för gäster från hav och land, statistik, beskrivning av punkten idag och dess olika servicegrad och värden för besöksnäringen.

Särskild tonvikt har lagts vid;

- Utvecklingspotential
- Planerad utveckling
- Konflikter mellan intressen
- Regionala samband

I Uppsala län har ett tydligt behov av bättre **planeringsunderlag för grunda vikar** identifierats. Inom projektet har ett stort antal grunda områden längs kusten inventeras och naturvärdesklassas. Resultatet

kan användas vid kustplanering och bedömning av områdets känslighet vid utveckling av kusten, som en del i en hållbar planering.

2.3 Målgrupper och nätverk

Projektets målgrupp har huvudsakligen varit kommunernas och regionernas politiker och samhällsplanerare – eftersom vi velat skapa ett underlag för en hållbar kustutveckling med stark koppling till havet. Men det har både redan innan och under projektets gång varit uppenbart att så många andra har intresse av materialet och analyserna. I första hand andra delar av den kommunala verksamheten, såsom landsbygdsutvecklare, tillväxtkontor, näringslivsutvecklare, kommunekologer, kultur och fritidsförvaltningar med fler.

Vi har ett gemensamt ansvar för kustens användning – och där är vi som kommun och region enbart några parter i samhällets utveckling. Alla som bor och verkar längs kusten, i detta fall särskilt med koppling till båtliv, friluftsliv, turism och angränsande verksamheter. Därför är det tydligt att det finns många målgrupper och nätverk inom dessa sektorer.

Lika viktigt som det är att kartlägga målgrupper och nätverk på land, är det att se vilka intressegrupper det finns som transporterar sig på havet. En kort sammanställning av intressenter i båtlivet nedan ger ett intressant perspektiv på vikten av kustplanering. Utöver dessa finns förstås en mängd målgrupper som boende, friluftslivsaktörer, Visit-bolag etc. men vi har här valt att fördjupa oss i intresset från båtlivets sida.

Det finns drygt 1 000 båtklubbar i Sverige med tillsammans 250 000 organiserade medlemmar. Båtklubbarnas verksamhet är i huvudsak ideell och utgör grunden för det svenska båtlivet.

Båtlivet i Sverige - med några av världens största skärgårdar, sjöar och kanaler - har alla förutsättningar för att kunna utveckla ett rikt turist- och båtliv. Av tradition är vår skärgård öppen för alla, med allemansrätt, strandskydd och fritt handredskapsfiske längs våra kuster och i de stora sjöarna. I Sverige utövar människor i alla åldrar och ur alla samhällsklasser båtliv. Närmare 2,5 miljoner vuxna svenskar (mellan 20 och 74 år) fördelat över 1,5 miljoner hushåll vistas i fritidsbåt årligen. Tre av fyra upplever att båtlivet påverkar deras hälsa positivt och att det viktigaste är naturen, frihetskänslan och lugnet.

Båtlivet är en av de allra största folkrörelserna i Sverige och en tredjedel av landets vuxna befolkning färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong. På plussidan finns också det faktum att båtindustrin skapar både exportinkomster och många arbetstillfällen i glesbygden och att grannländernas båtfolk allt mer väljer att förlägga sina semestrar till svenska hamnar.

Från Haparanda i norr till Svinesund i väster har vi en kuststräcka på 2 700 km, alla vikar, uddar och öar oräknade. Det motsvarar ungefär en femtedels varv runt jorden. Vi har därtill över 60 000 öar, 95 000 farbara sjöar och 1 000 km kanaler.

Svenska Båtunionen (SBU) består av ca 900 Båtklubbar/sällskap över landet, med ca 172 000 medlemmar. Det finns också 27 Båtförbund varav två rikstäckande (Kungliga Motorbåt Klubben BF "KMK" och Navigationssällskap BF "Navis"). SBU är den naturliga samtalspartnern gentemot myndigheter och organisationer i alla frågor som rör det svenska båtlivet. I arbetet ingår att värna om båtägarens trygghet och säkerhet både på sjön och i hamn, samt att man arbetar aktivt för att påverkan på den marina miljön ska vara minimal.

SBU har en egen miljökommitté och är aktiv i vatten- och havsmiljöfrågor. Man har en utbildningsavdelning Nämnden för båtutbildning (NFB). SBU äger och driver också Europas största Båttidning "Båtliv" med en upplaga på ca 130 000 exemplar per utgivning, och som kommer sex gånger per år.

I **Regionalt Skärgårdssamarbete** är båtförbunden aktiva deltagare i förprojektet som geografiskt täcker kuststräckan från Östhammar i söder till Nordanstigs kommun i norr, samt Storsjön i väster. Dessa är Roslagens Båtförbund med 30 båtklubbar och 5 400 betalande medlemmar, Gästriklands Båtförbund med 18 båtklubbar 3 258 betalande medlemmar och Hälsinglands Båtförbund med 16 anslutna båtklubbar och 4 100 betalande medlemmar, tillkommer en mängd med familjemedlemmar i olika åldrar.

Svenska Seglarförbundet SSF som har cirka 115 000 medlemmar är ett idrottsförbund och tillhör Svenska Riksidrottsförbundet. Svenska Kryssarklubben SXX har cirka 40 000 medlemmar. Utöver dessa finns Sjösportens Samarbetsdelegation, en delegation med representanter från de olika organisationerna, och vars uppgift är att svara för båtlivets gemensamma kontakter med myndigheter.

För båtturen finns det över 1 500 fritidsbåthamnar i Sverige varav 430 är klassade som gästhamnar. Det totala antalet båtnätter i gästhamnarna under 2014 var 495 224, vilket motsvarar 1 287 582 personer och gästnätter. Av dessa var 498 293 gästnätter ombord på båtar som förde utländsk flagg. Antalet utländska båtnätter i våra gästhamnar uppgick under 2014 till 39 procent, varav båtar med norsk flagg 61 408, med tysk flagg 54 475, med dansk flagg 32 685 och med finsk flagg 17 828. Det vanligaste övernattningsstället för båtturen är våra naturhamnar som tillsammans med vår unika allemansrätt utgör en stor tillgång ur båtturens synpunkt. Enligt den senaste båtlevsundersökningen finns det cirka 202 000 övernattningsbara fritidsbåtar i Sverige.

Båtbranschen sysselsätter ca 4 000 personer som är direkt sysselsatta inom båtbranschen, med underleverantörer torde omkring 12 000 personer vara **beroende av branschen för sin** sysselsättning. Värdet på båtproduktionen i Sverige ligger på ca 1 miljard svenska kronor årligen, båtexporten uppgick 2014 till 448 miljoner och båtimporten till 652 miljoner. Detta leder till en uppskattad båtförsäljning i Sverige om 1,55 miljarder kronor i konsumentledet.

Motor och tillbehörsförsäljning i form av varor går ut via handels- och serviceföretag och motsvarar omkring 4 miljarder kronor i konsumtion. Drivmedel för båtar säljs för 1,2 miljarder kronor per år och gasol för 1,45 miljarder. Mot bakgrund av antalet båtar i Sverige tillkommer ytterligare 3 miljarder kronor för service, försäkringar, båtplatser, uppläggning mm. Uppskattningsvis ger båtlivet i Sverige en total omsättning runt 15 miljarder årligen.

Fritidsfiskets värden ingår inte i ovanstående underlag, trots att mycket av sport- och fritidsfiske kräver båtutrustning. Man beräknar att sportfiske har 2 miljoner utövare i Sverige, årligen. Dessa omsätter 5-6 miljarder kronor på sitt intresse, och utgör en mycket viktig potential för en levande landsbygd.

3. Inventering och metoder inom projektet

Vi har under projektets gång tagit fram arbetssätt och metodik för att kunna genomföra insamlandet av planeringsunderlag på ett likartat sätt inom hela området både avseende farled, noder och grunda vikar. Resultatet från projektet presenteras utöver i bilagor till denna rapport, även som GIS-underlag.

3.1 Farled

Målet har varit att utifrån KOMPIS-projektets ambitioner och från tidigare resultat i Regionalt Skärgårdssamarbete, beskriva och kartlägga en säker led för fritidsbåtar som kan användas i planeringen som ett slags farledsreservat, motsvarande vägreservat på land.

Inventering / Metodik och genomförande

Genom att studera befintliga sjökort skissades en huvudled med huvudsaklig sträckning så långt inomskärs som möjligt. Tanken var att denna led skulle garantera ett minsta djup om 2 meter vid normalvattenstånd. Ett antal avstickare från huvudleden skissades in mot noder med olika grad av service och tillgänglighet. Dessa skisser har presenterats vid ett flertal samverkansträffar med representanter från kommuner och båtförbund i Roslagen, Gästrikland och Hälsingland.

Resultat

Med hjälp av representanternas lokalkännedom tillkom en mängd information om aktuell status och tillgänglighet samt behov och önskemål om ytterligare säkerhetshöjande åtgärder sett ur ett fritidsbåtperspektiv. Befintliga sjösäkerhetsanordningar utmed leden inventerades och dokumenterades.

Efter justeringar, tillägg och strykningar har en huvudled och ett antal avstickare fastställts. Farleden kan nu användas som en del i kommunernas kustplanering.

3.2 Noderna

Målet har varit att utifrån KOMPIS-projektets ambitioner, särskilt undersöka ett 40-tal platser som valts ut av medverkande kustkommuner. Uppdraget har gått ut på att i fält inventera och dokumentera tillgänglighet och servicenivå, för såväl lokala resenärer som långväga gäster, både via land- och sjövägen. Under projektarbetets gång har antalet noder utökats allteftersom arbetet med farlederna med avstickare har utvecklats. Resultatet kan användas vid kustplanering för att avgöra utvecklingsområden längs kusten för friluftsliv och turism men också som underlag för boende längs kusten och natur- kulturvärde kopplat till noderna.

Inventering / Metodik och genomförande

Drygt 100 platser (av de 125 noderna som beskrivs i rapportform och de totalt ca 150 noderna som identifierats) har platsbesökts av inventaren. Noderna har besökts antingen via fotvandring, båt med utombordare, bil eller kajak. Vissa noder som inte har besökts saknar i nuläget en nodbeskrivning. Utifrån framtagna modell är det enkelt att komplettera dessa noder med egenskapsdata vid ett senare tillfälle. Några av de ursprungligen framtagna nodförslagen har utgått och många har tillkommit som platser representerade i GIS-materialet

Fältarbete

Ute i fält på noderna har miljön dokumenterats genom att lagra information om företeelser och egenskaper som punkter, linjer, text, ytor samt fotobilder i en arbetsdatabas via en webbapplikation (I-kartan Mobil). Inventeringsapplikationen har körts via en Smartphone med GPS. All databaskommunikation har skett via online-datatransaktioner via webbapplikationen (GSM/TCP-IP). Kompletteringar av arbetet har gjorts hemma vid skrivbordet i de fall det inte har gått att lagra information i fält pga för dåligt mobiltelefonäckning. Mobiltäckningen är bristfällig på många av de platser som har besökts.

Som bakgrundsdata i inventeringsapplikationen har inventeraren haft tillgång till ett antal olika bakgrundskartor via Geodatasamverkan: Topowebbkartan (WMS), Ortofoto (WMS), IR-Bilder (WMS), Fastighetsgränser (WMS), Planer och bestämmelser (WMS) m.fl.

Varje plats som har besökts har studerats utifrån följande perspektiv:

- Besökare lokalbefolkning via kollektivtrafik med eller utan övernattningsbehov
- Besökare annat fordon med eller utan övernattningsbehov
- Besökare med fordon och behov av ställplats (husbil/husvagn)
- Besökare via segelbåt med egen övernattningsmöjlighet
- Besökare via motorbåt med eller utan övernattningsmöjlighet

Särskilt fokus har lagts på värden som t ex höga kulturmiljö- och naturvärden, men även på praktisk funktion, samt vilken nivå på säkerhetsutrustning och annan service, som fanns eller inte fanns på platsen. Både kvaliteter och brister har dokumenterats.

Skrivbordsarbete

Hemma vid skrivbordet har alla inventeringsbilder tankats över från Smartphone till lokal dator. Externa data har hämtats hem via internet och lästs in som WMS-lager i GIS-miljön (t ex naturreservat, Natura 2000, Riksintressen m.m).

Vissa data har laddats ned fysiskt, RAÄ-fornlämningspunkter samt RAÄ-fornlämningsytor för de fyra berörda länen. Därefter har alla fornlämningar längre bort än 8 km från noderna filtrerats bort. För att få fram mer bakgrundsinformation om respektive nod har även google-sökningar samt ett antal turistbroschyrer och annat informationsmaterial använts.

Skrivbordsarbete med databearbetningar och analyser har utförts i ESRI ArcGIS 10.5.2. Inventeringsdata har bearbetats och ”mappats” över från inventeringsdata-källorna till nya GIS-skikt som är användbara för samhällsplanering. Analysskikt och övriga hjälpmedelsfiler har tagits fram.

- ArcGIS har använts för att exportera ut data till formaten (SHP & KML)
- QGIS har använts för att konvertera data från (SHP till Tab)

Förslag på hur användaren kan titta på utdatat i tillgängliga gratis-klienter har tagits fram (Google Earth och Google My Maps) och presenterats för projektdeltagarna på gemensam workshop

Resultat

Inventeraren/Utreddaren har haft som ambition att med en utomstående ögon lyfta fram miljöns inneboende kvaliteter men även att peka på brister samt potentiella utvecklingsmöjligheter för noden.

Utreddaren lyfter även i vissa fall fram situationer där man sett över flera noder, t ex på två noder på vardera sida om en kommungräns, kan behöva samarbeta för att uppnå ett större gemensamt värde, än det som kan uppnås med separata insatser på respektive nod. Detta kan t ex gälla behov av samordning av passagerarbåttrafik som kräver ett regionalt perspektiv. Det kan även gälla en lång exponerad kuststräcka där det i nuläget är alldeles uppenbart för långt avstånd mellan idag befintliga noder.

Dataleveranser från projektet har utförts såsom:

- **GIS-skikt** i .shp, Tab, KML
(WGS84 – Leverans via dropbox samt USB-minne)
- **Bilddata** uppdelat per kommun och Nod.
(Varje kommun får sina bilder och allt annat data)

- **Nod-rapporter** PDF-format (alla får tillgång till allt material)
Resultatet för varje nod beskrivs i en NOD-rapport¹ som har för avsikt att tjäna som dels ett idéunderlag men även faktaunderlag och beslutsunderlag för samhällsplanering.

3.3 Naturvärden i grunda vikar

Grunda vikmiljöer i Östersjön är i regel mycket viktiga reproduktions- och uppväxtmiljöer för varmvattensgynnade fiskarter som abborre, gädda och cyprinider (karpfiskar som exempelvis mört och löja). Här finns substrat för lek, skyddande växtlighet, föda för de snabbt växande fiskynglen och, i opåverkade områden, en lämplig uppväxtmiljö vad gäller fysikaliska och vattenkemiska betingelser. För en kommun är det viktigt att vid planering, lovgivning och dispenshandläggning, ha ett uppdaterat och överskådligt planeringsunderlag för att kunna göra relevanta bedömningar av vilka vikmiljöer som är känsligare än andra. Projektet har därför valt att inom projektet genomföra naturvärdesinventeringar i Östhammars och Tierps kommuner under 2017 och 2018. Resultaten finns redovisade i bilaga 5.

Inventeringen av grunda vikar har genomförts av Johan Persson, Upplandsstiftelsen, och Gustav Johansson, Hydrophyta Ekologikonsult. Under delar av fältarbetena har även Tomas Loreth Remén, Upplandsstiftelsen, och Rickard Gustafsson, Sportfiskarna, deltagit.

Inventering / Metodik och genomförande

Grunt vatten i kombination med förhållandevis lång omsättningstid i skyddade vikar ger upphov till relativt höga vattentemperaturer under vår och försommar vilket främjar fiskynglens tillväxt. Den förhöjda vattentemperaturen i trösklade grunda havsvikar anses vara en av två huvudfaktorer till varför de är så viktiga för fiskarnas reproduktion. Den andra huvudfaktorn är bottenvegetationen som förutom att utgöra leksubstrat också är en skyddad miljö för fiskyngel. Vidare finns stora delar av ynglens föda i anknytning till växtligheten. Rekryteringen av varmvattensgynnade arter är starkt beroende av temperaturförhållandena under våren och främst beroende på detta är mellanårsvariationerna (Hansen m.fl. 2008) stora vilket understryker vikten av att inte dra alltför långtgående slutsatser av undersökningar utförda under enskilda år.

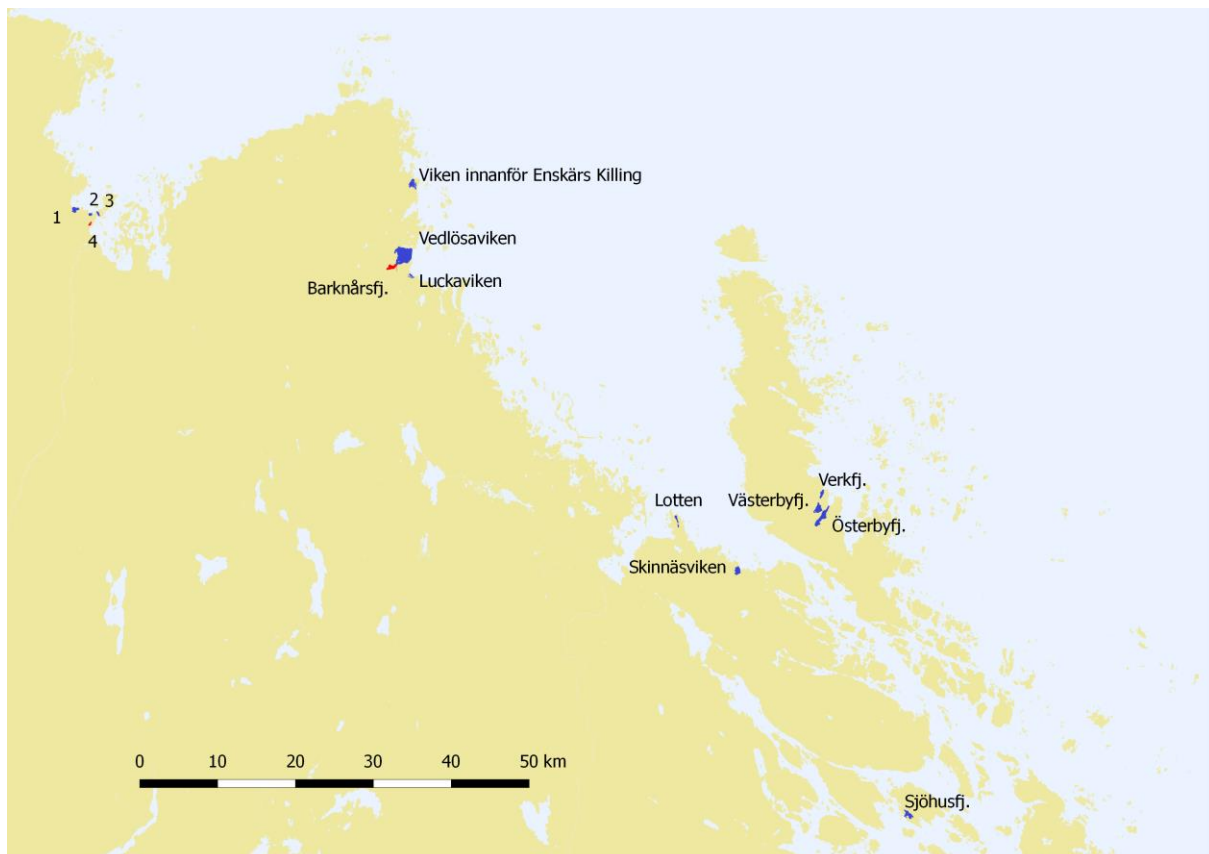
Urval av vikar

Tjänstemän från de två kustkommunerna som ingår i projektet, Tierp och Östhammar, har själva fått föreslå vikar att undersöka med avseende på fiskyngelproduktion och utbredning av olika arter av undervattensvegetation. Urvalet har gjorts där exploateringsärenden förekommer, eller förväntas förekomma i framtiden. Vikarna har normalt sett ej inventerats tidigare med avseende på fiskyngelproduktion. Samtliga vikar som undersökts under 2017-2018 presenteras i Figur X. Respektive kommun har ansvarat för införskaffande av provfisketillstånd från fiskevattenägarna medan Upplandsstiftelsen ordnat med erforderliga myndighetstillstånd.

Metoder

Vikarna inventerades med standardmetoden för yngelprovtagning (Bergström m.fl. 2014), dvs. 10 g sprängämne får detonera på en provpunkt. Mellan 3-10 provpunkter per vik har undersökts. Fisk håvades varefter en snorklare samlade sjunkfisk och beskrev vegetationen och bottensubstratet runt skottet. Fisken artbestämde och årsyngel längdmättes. Efter avslutad provtagning friskorklades delar av viken för att genom artsök försöka beskriva samtliga i viken förekommande arter.

¹ Alla NOD-beskrivningar som tagits fram redovisas som Bilaga 1 (PDF-fil 294 sidor)



Karta över de vikar som undersökts i projektet. 1 Viken innanför Kråkören, 2 Viken innanför Ytterholmsudden, 3 Granskärssundet, 4 Flyttjan. Övriga vikar anges på kartan. Röda vikar var för grunda för fiskinventering.

Resultat

Nedan ges en mycket översiktlig redovisning av inventeringsresultaten. I en separat rapport (bilaga 5) ges en betydligt mer detaljerad genomgång av projektets resultat och slutsatser. Resultaten kommer även att arbetas in i en GIS-baserad databas under vintern 2018-2019.

Tierps kommun

- *Viken innanför Kråkören.* Inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades 2017. Däremot fångades drygt 20 abborryngel under 2018.
- *Viken innanför Ytterholmsudden.* Här fångades sju abborryngel 2017. Viken inventerades inte 2018.
- *Granskärssundet.* Här fångades årsyngel av mört, löja och abborre under 2017 medan yngelfångsten 2018 bestod av löja, gers och abborre.
- *Flyttjan* bedömdes vara för grund för att inventera. Ingen del var djupare än 0,5 m vilket är lägsta gräns för fiskinventeringsmetoden.
- *Viken innanför Enskärs killing* – inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades vare sig 2017 eller 2018.
- *Vedlösaviken* – inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades 2017. Viken inventerades inte 2018.
- *Barknårsfjärden* bedömdes vara för grund för att inventera. Ingen del var djupare än 0,5 m förutom i en muddrad ränna och där Böleån mynnade ut i fjärden.
- *Luckaviken* – tre gäddyngel och ett mörtynghel fångades 2017. Under 2018 års inventering fångades årsyngel av mört, löja och gädda.

Östhammars kommun

- *Lotten*. Inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades 2017. Åtta årsyngel av löja fångades 2018.
- *Skinnäsviken*. Inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades 2017. Viken inventerades inte 2018.
- *Österbyfjärden*. Av varmvattensgynnade arter fångades endast gersyngel 2017. Under 2018 däremot fångades 6 abborryngel, drygt 400 löjyngel och drygt 40 yngel av björkna/braxen (som inte går att skilja åt som art när de är årsyngel), och mindre mängder årsyngel av ruda och sutare.
- *Västerbyfjärden* – inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter fångades under 2017 och 2018.
- *Verkfjärden* – inga årsyngel av varmvattensgynnade fiskarter 2017. Viken inventerades inte 2018.
- *Sjöhusfjärden* var den enda viken som stack ut i undersökningen under 2017 då hela elva gäddyngel och 560 abborryngel fångades 2017. Under 2018 var fångsten av abborre och gädda sparsammare då 4 gäddyngel och 82 årsyngel av abborre fångades. Dessutom fångades drygt 1700 mörtyngel vilka saknades helt i 2017 års undersökning. Under 2018 fångades två gösyngel i Sjöhusfjärden.

Slutsatser

Det är alltid osäkert att dra slutsatser baserat på ett års fiskundersökningar på grund av naturligt stora mellanårsvariationer, som vanligtvis är väderbetingade. Med några få undantag var 2017 ett mycket dåligt år för fiskrekrytering, troligen orsakat av flera kallperioder under våren. Säsongen 2018 däremot har varit mycket gynnsam för abborre och mörtfiskar, men också hyggligt bra för gädda, vilket baseras på data som författarna samlat in längs Upplandskusten samt i en studie som genomfördes längs Västerbottenskusten.

Avslutningsvis ger inventeringsmetoden bra underlag (fiskyngelproduktion och förekomst av undervattensvegetation) att nyttja vid myndigheternas ärendehandläggning samt arbete med kustplanering.

4. Analys Jungfrukusten "den okända kusten" och kopplingen till nordupplands kust och norra Roslagskusten

För gemene man är kunskapen om Jungfrukusten mycket liten och kopplingen från norra Roslagens kust norrut kan tyckas vara otydlig och okänd. Man vet att största delen av kusten är mycket utsatt för väder och vind och att det finns gott om farliga grynnor och grund. Detta leder naturligtvis till att sjöfarare tvekar, vågar de verkligen ska bege sig norrut från mer kända vatten? När det saknas underlag att planera sin resa längs kusten, hur ska man då våga?

Vi kan konstatera att:

- Samlad information om vilka noder (platser att lägga till vid) som finns längs kuststräckan saknas
- Tillgängligheten till kusten och skärgården är låg och det finns tydliga "trösklar" för gemene man att övervinna för att "skaffa sig" tillgänglighet.
- Kunskap om modernas egenskaper är knapphändig och ej tillräckligt spridd.
- Samlad kunskap om hela kuststräckan har hittills varit spridd på olika händer och överblick av helheten saknas.
- Långa sträckor längs kusten är relativt oexploaterad och det bor väldigt få människor på öar.
- Människor vill bo och verka nära havet, fler än 50 % av befolkningen bor inom 10 km från havet.
- Stora delar av kustområdet är reglerat genom områdesskydd, Naturreservat m.m.
- Strandskyddet är en restriktion för byggande i kustnära lägen.
- Jungfrukusten är en tillväxtmotor för samhällsbyggandet

4.1 Nodegenskaper

Nodinventeringen visar att det redan idag finns ett stort antal platser att besöka utmed Jungfrukusten. Projektet har identifierat 126 Noder som går att nå antingen land- eller sjövägen. Dessa noder ligger i anslutning till den av projektets skisserad kustnära fritidsfarleden mellan Grisslehamn och Sundsvall. Ungefär hälften av platserna går endast att nå via båt. Noderna har olika karakteristik och egenskaper och delas in i 6 olika klasser.

Klass	Typ av liten hamn	Infrastruktur	Antal besökare	Känslighet Natur	Tillgänglighet
1	Nod nära centrum av ort med eller utan bränsle	Finns	Hög	Låg	Hög
2	Nod med närliggande turistattraktion, turistmål	Finns	Hög	Låg/Medium	Hög/Medium
3	Nod med service, går att nå landvägen	Begränsad/Hög	Hög/Medium	Hög/Medium	Medium
4	Nod med viss service, går endast att nå sjövägen	Begränsad tillgång	Medium/Låg	Hög/Medium	Låg
5	Naturhamn eller annan ankringsplats	Finns inte	Låg	Hög	Låg
6	Klass 6 Övriga – Tex Utvecklingsnoder utan sjöangöring	-	-	-	-

Det absoluta flertalet av samtliga noder (79%) utmed farlederna kännetecknas av att de uppfyller "minimikravet" för att en fritidsbåt ska kunna lägga till, dvs har en brygga. 77% av samtliga noder har även tillgång till någon typ av toalett. Oftast finns även en grillplats samt möjlighet till bad och någon slags sophantering på platsen.

Den vanligaste typen av nod (33%) längs Jungfrukusten har klass 4, dvs saknar landförbindelse och kännetecknas av begränsad tillgång till infrastruktur, lågt antal besökande, höga naturvärden och låg tillgänglighet. Näst vanligast förekommande Nod-klass delas lika mellan Klass 3 och Klass 5. Respektive klass utgör 21% av totalen.

- **11%** av Noderna är **klass 1**, dvs tätortsnära och har tillgång till infrastruktur, många besökare, hög tillgänglighet.
- **5%** av Noderna är **klass 2**, dvs har närliggande turistattraktion, turistmål,
- **10%** av noderna är klassificerade som **klass 6** - Övriga, t ex Utvecklingsnod. Planerad Marina etc.

Sammanställningen nedan visar exempel på några av de egenskaper som de olika noderna har. Datamaterialet som tagits fram av projektet kan användas för att ställa ett antal frågor om noderna och ger oss en god överblick av nuläget.

Datamaterialet ger oss även en helt ny, men absolut nödvändig förutsättning för att kunna arbeta vidare med materialet med olika GIS-verktyg efter KOMPIS-projektets slut. Emellertid är det absolut nödvändigt för ett fortsatt arbete att säkerställa och vidareutveckla värdet av nu framtagna GIS-skikt med planeringsdata.

Fördelning klass	Antal	%	Kommentarsfält
Klass 1 - Nod nära centrum av ort med eller utan bränsle	13	11%	9 st Sjömackar finns på hela sträckan.
Klass 2 - Nod med näraliggande turistattraktion, turistmål	6	5%	
Klass 3 - Nod med service, går att nå landvägen	27	21%	
Klass 4 - Nod med viss service, går att nå sjövägen	41	33%	
Klass 5 - Naturhamn eller annan ankringsplats	26	21%	
Klass 6 - Klass 6 Övriga	13	10%	
Egenskaper på NOD	Antal	%	Totalt 126 Noder
Har Brygga	100	79,40%	
Skötselansvar är känt	100	79,40%	
Har någon typ av Toalett	97	77,00%	
Har Grillplats	82	65,10%	
Har någon slags Sophantering	80	63,50%	
Har Gästhamn	76	60,30%	
Tillgång till badplats finns	56	44,40%	Delvis ofullständigt karterat
Tillgång till Färskvatten (dricksvatten)	40	31,70%	
Möjlighet att hyra stuga i närområde	37	29,40%	
Går att nå via Kollektivtrafik (buss)	36	28,60%	
Möjlighet att köpa fika finns i närområdet	35	27,80%	
Publik ramp för sjösättning av mindre båt	33	26,20%	
Dusch finns tillgängligt	33	26,20%	
EL finns att tillgå vid bryggan	30	23,80%	
Affär finns inom ca 3 km	28	22,20%	
Restaurang finns i närområdet	28	22,20%	
Trafikeras av Passagerartrafik (Båt)	20	15,90%	
Tanktömning septiktank fritidsbåt finns	19	15,10%	
Tillgång till tvättstuga finns	19	15,10%	Ofullständigt karterat, måste kompletteras.
Tillgång till Bastu	18	14,30%	18 stycken anläggningar är ej karterade <Null>
Ställplats finns i närområdet	17	13,50%	
Mastkran finns	13	10,30%	
Saknar NOD-beskrivning	12	9,50%	
Varvsservice finns tillgängligt	11	8,70%	
Fiskbutik finns i närområdet	10	7,90%	
Saknar möjlighet att lägga till med båt	8	6,30%	Kan även innehålla NOD som är ofullständigt karterad, t ex ej platsbesökt inom projektet
Tillgång till bränsle (Sjömack) bensin & diesel	8	6,30%	
Båttlyft/Slip	6	4,80%	
Tillgång till miljövänlig båttvätt	1	0,80%	
Tillgång till bränsle (Sjömack) endast diesel	1	0,80%	
Tillgång till Wi-Fi	<Null>		Ofullständigt karterat
Tillgänglighetsanpassning	<Null>		Ofullständigt karterat
Sjösäkerhetsanordningar (Nivå)	<Null>	26,20%	Ej karterad. Uppgift saknas
	SAKNAS	7,90%	I rena naturhamnar saknas per definition all infrastruktur
	MEDEL	13,50%	
	LÅG	38,90%	
	HÖG	13,50%	

Sammanställning av servicegrad i noder, som grund för bristanalyser, se exempel i 4.2.

4.2 Bristanalys – som underlag i kustplaneringen

Här beskriver vi ett antal exempel på hur projektets planeringsunderlag kan användas för analyser i storregionalt och kommunalt perspektiv.

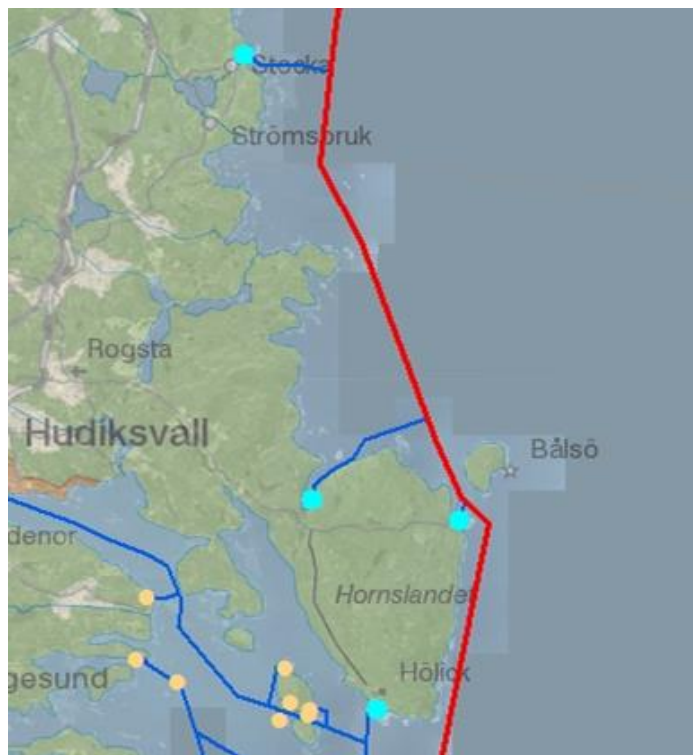
Exempel - Avstånd mellan servicenoder

För att kunna analysera om det saknas servicenoder längs kuststräckan måste vi ha en uppfattning om vad som är en ”lång båtresa”, utifrån både tidsfaktor och bränsleräckvidd, både vid bra och dåliga väderförutsättningar. Begreppet ”lång båtresa” kan naturligtvis diskuteras, men här används det som ett planerings-begrepp/verktyg.

Erfarenheten efter att ha kört i den aktuella skärgården, under 2 arbetsmånader denna sommar, säger oss att en gångtid som motsvarar 1,5 timme eller längre i bra väder är en lång båtresa. Samma sträcka i dåligt väder kan bli en mycket lång båtresa där gränsen för båtens räckvidd (bränsle) kan bli kritisk. Avståndet bör således inte vara större än 28 km (vid farten 10 knop), om det saknas alternativa hamnar att söka skydd i. Omräknat i Sjömil (M) motsvarar detta 15 distansminuter i farten 10 knop.

Stocka – Alderviken naturhamn	28	km	15	M
Stocka – Hölick	46	km	25	M
Axmar Bruk – Störjungfrun	30	km	16	M
Axmar Bruk – Stenö	28	km	15	M
Synskär – Trödje BK	28,5	km	15,4	M
Hällörarna – Huseliiharen	28,5	km	15,4	M
Hällörarna – Fliskär	29	km	15,6	M
Grepén Marin – Ängskärs klubb	34	km	18	M
Ängskärs Klubb – Sikhjälma	42	km	23	M
Ängskärs Klubb – Öregrunds hamn	34	km	18	M

Utifrån avstånd mellan noderna längs Jungfrukusten så behöver nya noder tas fram där avståndet är mer än 28 km mellan 2 noder.



Kustavsnittet mellan Stocka och Hölick är långt och väldigt öppet. De enda alternativen som finns här är 2 stycken naturhamnar (Alderviken & Koludden boj).

Det är en tydlig brist att det saknas en publik gästbrygga på Kuggören sydväst om Bålsö samt vid Kolandsbryggan.

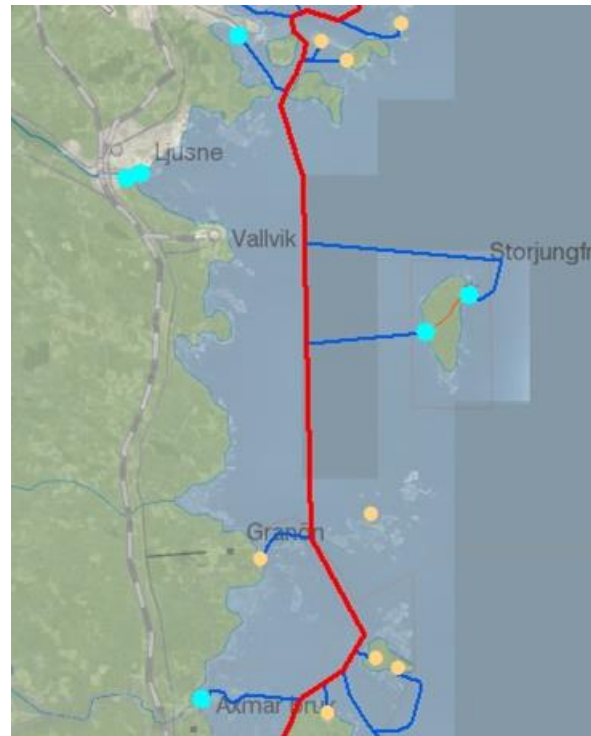
Stensön norr om Kuggören bör undersökas vidare som ”ny nod”.

Sträckan mellan Axmar Bruk/Kusö Kalv och gästhamnar i Söderhamn t ex Stenö / Sandarne är också problematisk, lång och oskyddad.

Trollharen vid Granön saknar brygga med övernattningsmöjligheter.

Det är inte optimalt att tvingas gå ut till Toppatall på insidan av Storjungfrun då det saknas nod i Vallvik eller för att en båtklubb i Ljusne av olika skäl ej vill ha båtgäster.

Här behöver man finna ett alternativ. Att exempelvis endast kunna använda Ljusne hamns utmärkta infrastruktur som "nödhamn" måste ses som ett misslyckande inte minst för samhället Ljusne självt.



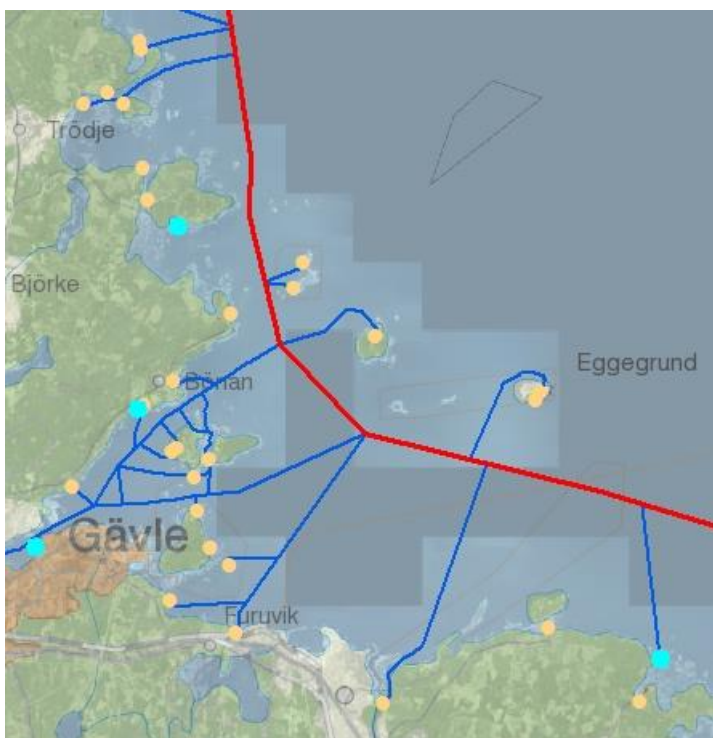
Tillgången på gästhamnar/gästbryggor mellan den fd lotsstationen Synskär i norr och Trödje Båtklubb i söder är begränsat.

Oavsett vägval här så måste Iggön rundas på utsidan, vilket inte bör göras vid fel väder.

Gästhamnen i Norrsundet är i praktiken "igenbommad" pga rasrisk och sättnings-skador, och bensinmacken i samhället har försvunnit, vilket gör att det just nu! endast är intressant att gå in till Norrsundet vid akut sjönöd. Inte bra.

Noden vid Långharen mellan Norrsundet och Iggön kan vara ett alternativ om du känner till farvattnen. Men om det blåser så styr man inte gärna in sin båt bland alla förrädiska grynnor här.

Ett annat alternativ förbi och utanför Iggön är att starta resan från Iggö hamn eller Gållsgrund.



Kustavsnittet utanför Gävle är speciellt. Utvalnäs saknar tillgång till publik brygga för externa fritidsbåtar. Visserligen finns en smal och stenig ränna in till Fiskerestaurangen i Utvalnäs, men detta är inget för som rekommenderas en extern båtgest.

Bönan, som årligen besöks landvägen av flera tusentals turister har endast tillgång till en mycket liten publik brygga, som dessutom är alldeles för hög för mindre båtar.

Här finns alldeles tydligt ett "glapp" och en gästhamn ute nära Bona fyr (gamla militär-hamnen) skulle bli en succé. Glädjande nog byggs för närvarande en ny hamn på södra Eskön av privata aktörer (turkos prick högst upp i bilden). Densamma kommer att ha ett mycket strategiskt läge för norr-sydgående båttrafik.

Eggegrund har också mycket speciella förutsättningar. Ön är belägen långt ut, helt väderexponerad med en hamn där man inte kan ligga om det blåser nordliga vindar. Att bli "inblåst" här är mycket vanligt. Trots att det finns uthyrningslägenhet här är det svårt att öka gästvolymerna eftersom vädret styr när det går att ta sig till och från ön. Dessutom är det långa avstånd och blir därmed dyrt för passagerarna.



Sträckan mellan Ångskärs Klubb och Grepen Marin med bränslestation, (34 km) är en vanligt förekommande dagsetapp. Resan över Öregrundsgrepen kan vara stökig.

Vid nödläge finns möjlighet att söka skydd nära kärnkraftverket Forsmark, men det är normalt sett inte populärt att komma för nära.

I övrigt finns det möjlighet att finna lä ned mot Kallerö, en f.d. uthamn (nuvarande klass 6-nod) med stor potential för båt- och friluftsliv och som ställplats.

Det finns även en och annan naturhamn utmed sträckan.

Exempel - Tillgång till Sjömackar

När en resa planeras måste man veta, om det finns en sjömack eller inte, och var de ligger, samt avståndet mellan sjömackarna. Vilka bränslen finns på denna mack? Är sjömacken Öppen? (tid på dygnet) Året runt? (säsongvariation) Är sjömacken bemannad? Eller kan man tanka själv och betala med kort. Betalningsätt och går det att få kvitto? Olika båttyper har olika räckvidd och djupgående och ställer olika krav på bränslestationer.

Liten Motorbåt - En mindre motorbåt går ofta kortare sträckor. Den har t ex en 25-liters trycktank och kanske 30 liter extra bränsle i dunkar. Sjömack krävs inte för tankning. Det kan ofta räcka med att fylla på ett par extra bränsledunkar som kan bäras. Utifrån bränslemängd ovan beräknar skepparen räckvidden till ca 40 M, med 15 liter som säkerhetsmarginal.

En större motorbåt kan oftast utan vidare gå längre sträckor än 40 M, då den ofta har ganska stora fasta bränsletankar, samtidigt som även förbrukningen oftast är högre jämfört med en mindre motorbåt. Sjömack krävs för tankning.

En mindre segelbåt seglar ofta mest. Går kortare sträckor för motor, t ex genom trånga sund, in och ut från gästhamnar. Vanligast med mindre utombordare. Oftast en eller ett par dunkar bränsle. Sjömack krävs inte för tankning.

En större segelbåt som seglar är av naturen mindre beroende av att det finns bränslestationer på täta avstånd men den har ofta en fast bränsletank där man som skeppare alltid har en miniminivå. En säkerhetsmedveten Fritidsseglare har oftast minst halv tank. Lågvarviga dieseldrivna inombordare ger större segelbåtar lång räckvidd, i synnerhet om de seglar mycket. Sjömack krävs oftast för tankning.

Utifrån ovan fört resonemang är det ”för långt” mellan befintliga sjömackar i 3 fall. Ny planerad sjömack i Karlholms Strand kommer att förbättra situationen i någon mån.

Stocka – Mellanfjärden (sjömackar)	endast diesel	15 km - 8 M
Mellanfjärden – Hudiksvall centrum (sjömackar)		73 km - 39 M
Hudiksvall – Stocka (sjömackar)		67 km - 36 M
Borka Brygga – Hudiksvall centrum	(sjömackar)	38 km - 20 M
Sandarne – Borka brygga (sjömackar)		47 km - 25 M
Hudiksvall – Sandarne (sjömackar)		77 km - 41 M
Fliskär – Sandarne (sjömackar)		85 km - 46 M
Fliskär – Grepen Marin Öregrund (sjömackar)		95 km - 51 M
Herräng – Grepen Marin (sjömackar)		30 km - 16 M
Grisslehamn – Herräng (sjömackar)		13 km - 7 M
Grepen Marin – Karlholms Strand (planerad sjömack)		85 km - 45 M
Fliskär - Karlholms Strand (planerad sjömack)		52 km - 28 M

Beskrivning av avstånd mellan sjömackar och bristanalys till grund för planering.

4.3 Möjligheter och ny kunskap

KOMPIS-projektet har arbetat med att dokumentera och sammanställa data till ny kunskap som går att använda i samhällsplaneringen. Projektet vill även lyfta fram goda exempel. Sammantaget bör detta kunna ge möjligheter att förmedla en ny och bättre bild av kuststräckan.

För första gången kan vi nu gemensamt betrakta och överblicka hela området. Vi börjar nu kunna analysera hur de enskilda delarna hänger samman över hela regionen. Brister av olika slag tydliggörs och överblicken ger möjligheter till strukturella förbättringar.

Samverkansområden

Med en regional överblick följer insikten om att det finns många parter som måste samverka kring frågor om skärgårdsutveckling. En fråga att knäcka är hur och i vilka former denna samverkan mellan alla aktörer ska ske i framtiden. Att det finns frågor att samverka och samarbeta om råder inget tvivel. Exempel på samverkansområden är:

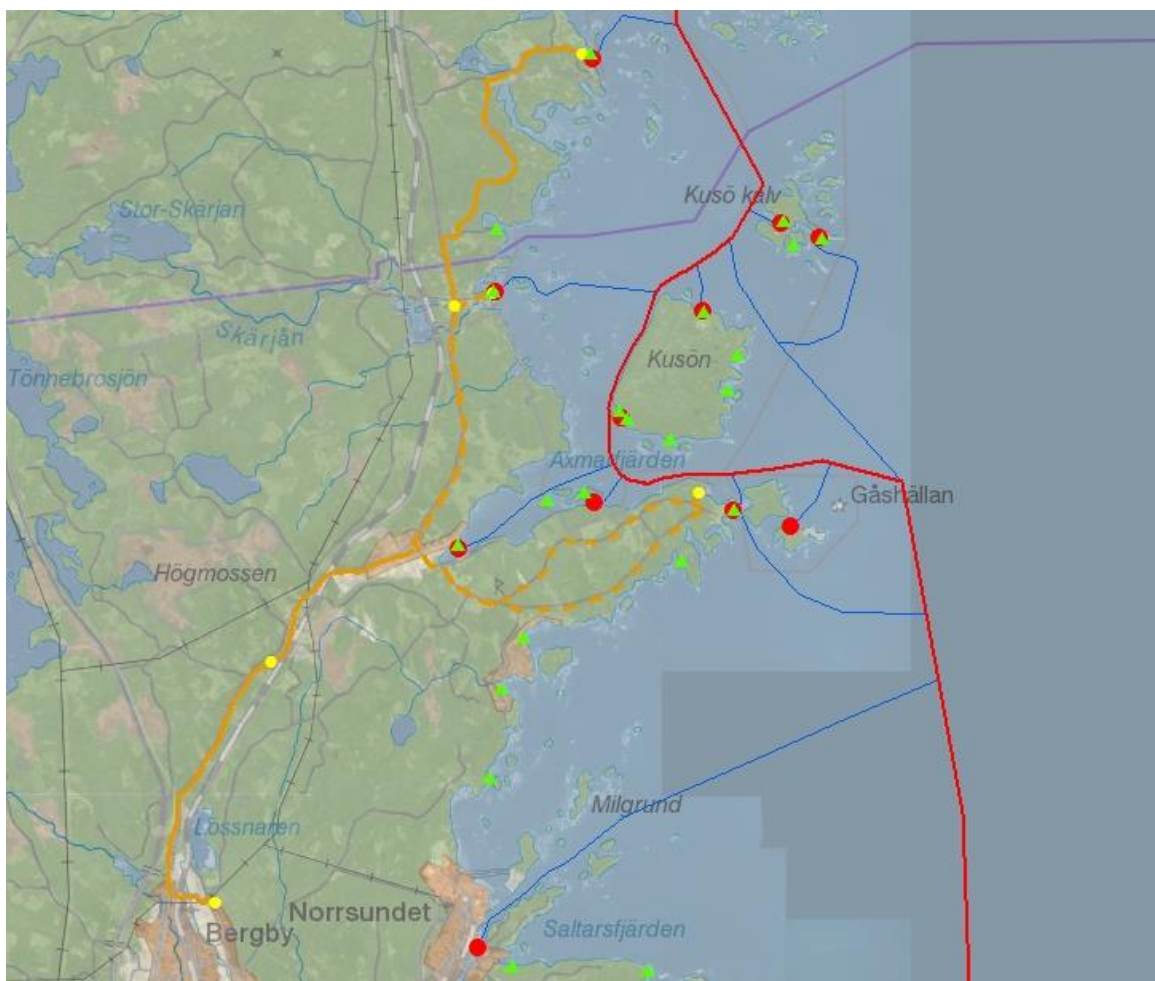
- Förbättrad tillgänglighet till kustområdet samt tillgänglighetsanpassningar.
- Tillgänglighet till en viss "servicestandard" och optimering av driftslösningar.
- Gemensamma turistsatsningar, aktivitetsutbud på de olika noderna.
- Systematiskt säkerhetsarbete samt miljöarbete
- Farledsplanering och sjösäkerhetsarbete
- Djupmätning och muddringsåtgärder
- Informationssatsningar för att sprida kunskapen i en vidare krets
- Passagerartrafik med båt
- Samhällsbyggande med skärgården som tillväxtmotor så att samhällsservice kan behållas i mindre samhällen
- Näringslivsutveckling

Särskilda insatser

Under projektets gång har parallellt med arbetet att bearbeta resultatet till planeringsunderlag har ett stort antal idéer kommit fram om särskilda insatser som skulle kunna "lyfta" Jungfrukusten och kopplingen till norra Upplandskusten och norra Roslagskusten:

- Fortsatt och utökad marknadsföring av Jungfrukusten, koppla samman med marknadsföring av nordupplandskusten och Roslagskusten
- Drönarbildsfotografering av alla noder (snedbilder)
- Inläggning av Service-noder i <http://marinwiki.se/> (användarna registrerar och delar med sig av sina egna pärlor) eller liknande.
- Ta fram, dvs automatisera rutiner för framtagning av digital Farledsbeskrivning som skapas dynamiskt från uppdaterad databas (Print On Demand). Publicera resultatet på webben.
- Lyfta fram värdet av den ljusa, tysta, vilda och oexploaterade skärgården utan trängsel.
- Ta fram ytterligare boendalternativ för besökare och beskriv nuvarande uthyrningsmöjligheter bättre. I nuläget svårt att överblicka, samlad bild behövs.
- Satsa på att förlänga båtsäsongen där så är möjligt genom att t ex sampaketera boende, uthyrning av fiskebåt, föreläsningar av fiskeproffs
- Paketera Mat/Båttransporter - Kajakkonferens – Paddlarläger
- Surfing läger
- Wind-Kite på vatten eller Wind-Kite på (snötäckt is)
- Livräddningskurser med boende och mat (går att köra året runt)
- Kajakuthyrning
- Cykeluthyrning
- Uthyrning av SUP (Stand Up Paddleboard)
- Uthyrning av fiskeutrustning
- Utveckla Trailerbåt-turismen
- Natur- och Kulturvandringar med eller utan guide kombinerat med båtresa och/eller bussresa och lokala delikatesser
- Samverka med lokala aktörer – ta fram nya cykelleder med fika/matstopp (se kartbild nedan)
- Mera Events – Vinterbad och Bastu, mat etc

- Lyft fram kultur och historia även ute på öarna
- Utveckla marinorna för även icke båtburna så att det blir trevligt att vara där och att det finns saker att göra även om jag är t ex ett barn
- Bygg en flytande badbassäng/pool i hamnen
- Komplettera bebyggelsen på de noder där sådant behövs, dvs skapa förutsättningar för entreprenörer att verka
- Samutnyttja befintliga serviceanläggningar i ännu högre grad (Ställplatser husbil och gästhamnar)
- Passagerartrafik med båt mellan noder i olika kommuner
- Ta fram ytterligare ett GIS-skikt som visar iläggsplatser/rastplatser för havspaddling längs hela sträckan. (bra underlag finns från Paddla Gästrikland med start i Älvkarleby t o m Gävle samt Söderhamns skärgård Söderhamnspaddlarna. Gräsö = Paddlingseldorado)

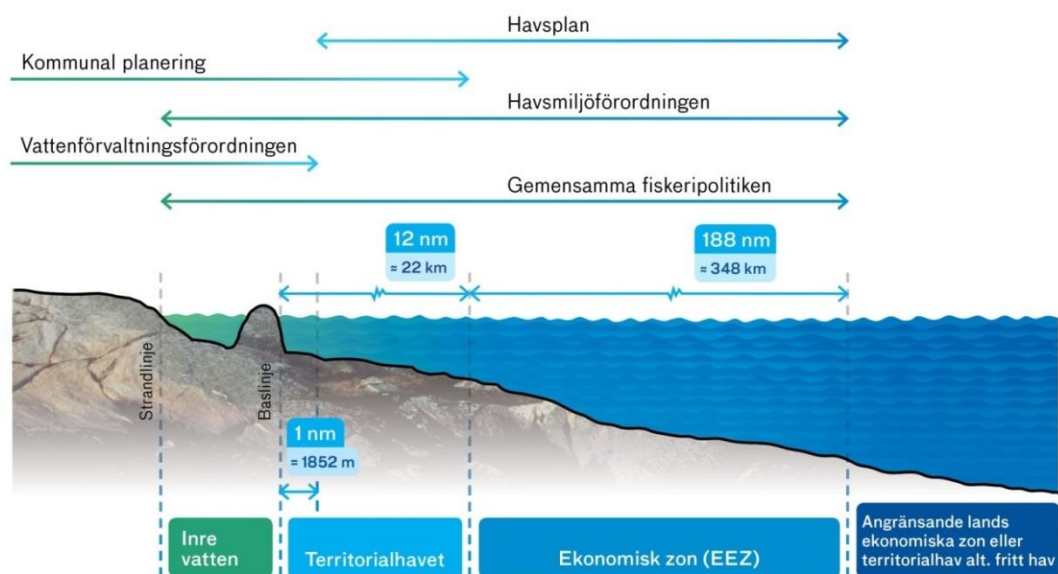


Exempel på karta med cykelled från ett B&B i Bergby - Ut i naturen och till kustens pärlor. Kartan visar även iläggingsplatser/rastplatser för kajakpaddling samt KOMPIS-projektets farleder och noder.

5. Användning som underlag för hållbar planering av kust och hav

Kustkommunerna ansvarar enligt plan- och bygglagen för översiktsplaneringen på land, för kusten och för territorialhavet. Territorialhavet sträcker sig 12 sjömil ut från baslinjen. Baslinjen är utgångspunkten för att beräkna en stats havsterritorium. Baslinjen går längs med strandlinjen vid kuster som saknar öar. Om det finns öar längs med kusten går baslinjen mellan en tänkt linje mellan de yttersta öarna. Utanför territorialhavet finns den ekonomiska zonen.

Havs- och vattenmyndigheten har ansvar för den nationella havsplaneringen. Enligt 4 kap. 10 § miljöbalken, omfattar denna havsplanering både territorialhavet, undantaget det område om en sjömil som ligger närmast baslinjen och den svenska ekonomiska zonen. Riksdagen beslutade i juni 2014 om nationell havsplanering i Sverige. Regeringen fastställer havsplanerna. Dessa kommer att vara tre och uppdelade på havsområdena Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet.



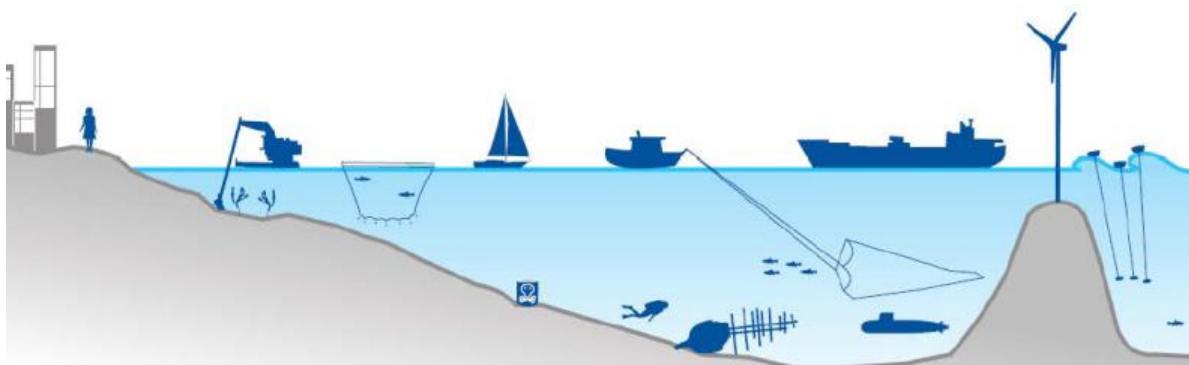
Figur som visar överlapp mellan de kommunala översiktsplanerna och de kommande tre nationella havsplanerna. Bildkälla: Havs- och Vattenmyndigheten.

Således kommer det att bli en överlappning mellan de kommunala översiktsplaner och de nationella havsplanerna för större delen (11 sjömil) av territorialhavet. En förändring för kommunerna är att de nationella havsplanerna, när de är antagna, kommer att vara vägledande för kommunernas planläggning. Ett första utkast till havsplaner har tagits fram under 2017. Våren 2018 kommer ett samrådsförslag att presenteras. Havsplanerna är tänkt att antas 2019.

I de flesta kommuners översiktsplaner redovisas havsytan som en vattenyta med enbart riksintressen som enda allmänna intresse. Trots att en "djupare" analys skulle visa en stor variation i funktioner och intressen.

Ett problem som uppstår när man ska planera havet är att det tredimensionella perspektivet blir tydligare än på land och där det finns en vattenyta finns också en bottenyta. Bottenytan är ofta dåligt känd och intressen i form av fornninnen, betydelse för biologisk mångfald och ekosystemtjänster, förekomst av miljögifter med mera skulle kunna ge en betydligt mer komplex bild av havets allmänna intressen.

Utrymme – ytor, höjd, djup, tid



Många har anspråk på havet. Bildkälla: Havs- och Vattenmyndigheten.

De planeringsunderlag som tagits fram inom ramen för KOMPIS-projektet är ett planeringsunderlag som ska tydliggöra kustkommunernas allmänna intressen så att de lättare kan möta havsplanerna. De värden som lyfts fram i inventeringen har i första hand bäring mot båtliv, besöksnäring och friluftsliv. Naturligtvis har kunskap inom området även funnits tidigare. Det nya är att tillgångarna värderas i ett sammanhang där en förutsättning för exempelvis långväga båtturism är att servicenoder bildar ett pärlband med lagom avstånd mellan noderna.

Det finns naturligtvis även andra allmänna intressen som är dåligt inventerade. Men projektet har valt dessa därför att denna typ av samlad information längs kuststräckan saknats och tillgängligheten till kusten och skärgården varit låg därför att det funnits tydliga ”trösklar” för långväga besökare.

Inom följande områden bedöms underlaget från projektet kunna användas för hållbar planering;

- Utreda lämpligheten om den vattenanvändning som föreslås i havsplanen fortsätter in på det område som enbart kommunens översiktsplan reglerar eller om kommunen har en annan uppfattning om intressets avgränsning.
- Tydliggöra det område som har betydelse för vissa ekosystemtjänster.
- Farleden och lederna in till viktiga noder bör respekteras i planeringen på samma sätt som handelsfarleder.
- Visar inventeringen att ett område har en samling viktiga gemensamma egenskaper kan hela området pekas ut exempelvis i översiktsplanen.
- Om en tillgång är betydelsefull eller saknas helt sett ur ett regionalt perspektiv kan detta lyftas fram i planer och utvecklingsprogram.
- Inventeringen kan användas för att skapa olika tematiska underlag i kommunernas översiktsplaner.
- Underlag för LIS-områden och argument för varför ett strandnära område kan bidra till ökad ekonomisk aktivitet vilket måste redovisas för varje LIS-område.
- Vid bygglovgivning och ansökan om strandskyddsdispenser.
- När nya farleder planeras eller befintliga kvalitetssäkras är kunskap om noder och andra målpunkter viktiga. Underlaget kan då ge utgångspunkter för muddringsåtgärder och annat sjösäkerhetsarbete.
- Planering av olika inventeringar för att öka kunskaperna om haven.
- Underlaget kan användas vid planering av vägar, cykelleder, vandringsleder och kollektivtrafik.

6. Fortsatt arbete

6.1 Förvaltningsfrågan

Förvaltningsfrågan är en stor och komplicerad fråga. I ett nära skede bör man fokusera på samverkan och informationsutbyte på informella grunder, där det offentliga skapar en arena och rutiner, och där det privata och ideella successivt växer in som aktörer och förvaltare. På sikt bör troligtvis en mer övergripande organisation formas, där offentliga, privata och ideella aktörer delar på finansiering och ansvar, med tydlig uppdelning i olika delfrågor.

En stor utmaning är att ingående frågor är en mångfald av dels offentligt ägt och styrt, och dels enskilt företagande, med ett stort inslag av ideellt intresse och arbete. Man kan se ett offentligt intresse i att utveckla egen infrastruktur i form av säkra vägar, i detta fall till sjöss. I detta ingår också det rörliga friluftslivet, ren miljö, tekniska anläggningar, reservat och lokal profil.

En modell att titta på kan vara Skärgårdsstiftelsen, som under en rad år byggts upp kring Stockholms kommun, och senare hela länet. Här har mycket av verksamheten med tiden fokuserat på förvaltning, i form av drift eller upplåtelse, av offentligt ägda anläggningar, exempelvis barnkolonier och gamla försvarsanläggningar, men även olika former av reservat. Detta har inte skett utan problem och det kvarstår även här mycket arbete att inkludera just den privata verksamheten, och även de ideella intressena.

Om våra gemensamma tillgångar i vår skärgård ska förvaltas effektivt bör en mer övergripande organisation formas, där offentliga, privata och ideella aktörer delar på finansiering och ansvar, med en tydlig uppdelning i olika delfrågor enligt Skärgårdsstiftelsens modell. Det offentliga intresset är att utveckla infrastruktur i form av säkra vägar till sjöss, det rörliga friluftslivet, ren miljö, tekniska anläggningar, reservat och lokal profil.

Projektet har tyvärr inte besvarat frågan om fortsatt förvaltning men däremot skapat insikt i hur tillgångarna får ett större värde tillsammans.

6.2 SWOT

För att bättre förstå materialets möjligheter gjordes en så kallad SWOT där Kompisarbetet resultat analyserades. Analysen gav följande slutsatser:

Styrka

- Mängden information ger en ny överblick, är detaljerad, samordnad, koordinatsatt och sträcker sig över flera kommuner

Möjligheter

- Kan användas för näringslivsutveckling av olika slag framför allt inom besöksnäringen
- Skapar en grund för kommunerna att samverka.
- Kan användas på olika sätt som planeringsunderlag.

Svaghet

- Kompis är ett tidsbegränsat projekt. Vi saknar resurser efter 2018.

Hot

- Materialet underhålls och förvaltas inte, kvaliteten försvinner och materialet blir ointressant
- Vi lyckas inte förmedla resultatet.

6.3 Fortsatt samarbete

Nätverket

Projektet efterlämnar ett gediget material som tydliggör utvecklingspotentialen för området. KOMPIS-projektet har även inneburit att de 7 kustkommunerna och regionerna i Gävleborg och Uppsala län haft ett regelbundet samarbete sedan 2014. Ett värdefullt nätverk för personer inom planering, skärgårdsutveckling och visit-organisationerna har utvecklats. En samsyn har utvecklats kring hur tillgängligheten i området för båtutrustning och rörligt friluftsliv kan ökas. Nätverket har insikten att skärgårdens noder kan ses som ett pärlband av intressanta platser där helheten är större än delarna. Det är därför viktigt att regelbundna möten mellan nyckelpersoner med syfte att uppdatera planeringsunderlaget och att bearbeta gemensamma frågor med bäring mot skärgårdsutveckling fortsätter, om upparbetade värden ska bibehållas.

Hur hanterar vi den gemensamma informationen?

Informationen omfattar kartfiler, databaser, beskrivningar och bilder. En del av materialet kommer sannolikt att bli föråldrat. I varje kommun bör finnas en person med särskilt ansvar uppdatera innehållet. GIS-underlag som redovisar farleden samt grunda vikar bör överföras till regionalt beslutsunderlag och förvaltas av länsstyrelserna. Planeringsunderlaget för noderna behöver uppdateras för att hållas relevant och användbart för kommunal planering. Om detta kan göras via Länsstyrelserna eller på annat sätt behöver diskuteras efter projektets slutförande.

Planering

Materialet används på valfritt sätt av kommunerna vid planering av kust och hav i översiktsplaner med fördjupningar men även vid detaljplanering och i så kallade LIS-planer.

Projektidéer

En rad olika exempel på samverkansområden och särskilda insatser redovisas i materialet som kan ligga till grund för olika projekt. Många sjöfarare tvekar på grund av de luckor som finns i servicestödet för båtutrustning. Att skapa kontinuitet hela vägen kan inspirera till många projekt. Stora luckor finns i kunskapen om havet. Genom att samverka kan naturvärdesbedömningar och andra inventeringar få ett större värde som en del av helheten kust- och havsplanering. Flera projektidéer har kommit fram inom detta område under arbetets gång.

Farleder

För att säkerställa ledens kvalitet, i nuläget och i framtiden, bör ägarförhållanden och driftansvariga för ledens sjösäkerhetsanordningar inventeras och dokumenteras och arbetet med att få Sjöfartsverket att lägga in leden på sjökortet bör fortsätta.

Materialet kan användas för att tydliggöra vem som ansvarar för utmärkning av farleder och påvisa behov av kompletterande sjösäkerhetsanordningar för berörda farledsägare. Materialet visar även vart det finns behov av ytterligare sjömätning/muddring

Marknadsföring

Resultatet från projektet består av kartfiler, texter och bilder. För att materialet ska kunna användas av andra än kommunerna krävs att delar väljs ut och redigeras för olika syften exempelvis för visit-organisationernas hemsidor. Även andra projekt och organisationer har hemsidor och behov av marknadsföring där materialet kan användas exempelvis projektet St Olav Waterway, projektet Port Mate och föreningen Jungfrukusten. Materialet kan även användas för näringslivsutveckling inom besöksnäringen och underlag för marknadsföring vid båtmässor med mera.

Sammanfattningsvis

Det är viktigt att samarbetet i nätverket fortsätter. Förmodligen kommer de frågor som behandlats inom KOMPIS-projektet ändå mer i fokus i framtiden på grund av att många olika intressen riktas mot vår gemensamma skärgård.

Bilagor

Till projektrapporten följer ett antal bilagor som del av redovisningen av projektets resultat, ekonomi och metod/arbetssätt via projektgruppsmöten och nätverk.

Bilaga 1	NOD-beskrivningar från söder till norr - inventeringsresultat
Bilaga 2a	Ekonomisk redovisning – översikt
Bilaga 2b	Ekonomisk redovisning - enligt rapportmall
Bilaga 3	Möten och seminarier under projektiden
Bilaga 4	Projektorganisation
Bilaga 5	Naturvärdesbedömning av kustmiljöer i Uppsala län

Vår gemensamma kust

- planeringsunderlag för hållbar utveckling, båtturism och rörligt friluftsliv i Uppsala läns och Gävleborgs läns skärgårdar

Det har blivit allt tydligare både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt att allt fler har anspråk på kustområdet och havet. Som kommuner och regioner behöver vi strategiskt planera utvecklingen i området grundat på olika intressen och anspråk. Det pågående nationella arbetet med havsplaner har tydliggjort behovet av väl kartlagd kunskap för att kunna genomföra kust- och havsplaneringen liksom vilka brister vi har i kunskapsunderlag.

Kustkommunerna och regionerna i Uppsala och Gävleborgs län har under 2016 till 2018 gemensamt arbetat fram planeringsunderlag med hjälp av bidrag från Havs- och vattenmyndigheten förmedlade av länsstyrelserna. Fokus i projektet har legat på att ta fram underlag där vi gemensamt konstaterat att vi saknat kunskap, främst rörligt friluftsliv och båtturism. Målet var att arbeta fram planeringsunderlag gällande farled för fritidsbåtar, intressanta platser längs kusten för boende och besökare samt naturvärden i grunda vikar. Utöver ett brett planeringsunderlag har vi byggt nätverk, startat samarbeten och skapat möjligheter till en fortsatt kust- och havsplanering där vi underlättar överbryggandet mellan administrativa gränser.



Älvkarleby
kommun



TIERPS
KOMMUN



ÖSTHAMMARS
KOMMUN
- EN DEL AV ROSLAGEN



Region
Gävleborg



Region Uppsala



UPPLANDS
STIFTELSEN
NATURVÅRD & FRILUFTSLIV