

Sörmlandskustens skärgård

- en kartläggning och några förslag



Förutsättningar för att bevara och utveckla skärgården i Sörmland (BUSKIS)

Ett leaderprojekt som ägs av Sörmlands skärgårds intresseförening (SSIF).

Vissa delar inom projektet har gjorts i samarbete med Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Trosa kommun, Region Sörmland, Länsstyrelsen Södermanlands län och Föreningen Gröna kusten.

Inledning

Sörmland har en fantastisk skärgård med stora natur- och kulturvärden. Den är förhållandevis glesbebyggd och med en stadigt växande naturturism. Flera av öarna är naturreservat och generellt omfattas skärgården av riksintressen för natur- och friluftsliv. Genom avståndet till Stockholm (en dryg timme) är området potentiellt mycket attraktivt för stora grupper av besökare.

Ett stadigt växande antal besökare i skärgården innebär en risk för alltför stor nedslitning av naturen. Det är därför viktigt att utvecklingen sker på ett hållbart sätt och kan samordnas med ökande skötsel och vård av natur- och kulturvärden. En grundläggande förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling av besöksnäringen i skärgården är att det finns en utbyggd infrastruktur. I första hand toaletter och soptunnor men också bryggor, kollektiv skärgårdstrafik, övernattningsmöjligheter, servicepunkter etc.

Buskis-projektet fokuserar förutsättningarna för att bevara och utveckla den sörmländska skärgården. Projektet har främst inriktats mot att inventera den fysiska infrastrukturen i skärgården. Andra viktiga förutsättningar som projektet lyfter fram är utvecklingen av ett regionalt skärgårdsråd och behovet av en lokal organisering av de boende och verksamma i skärgården.



Sörmlands skärgård.

Per Carlsson

Kartläggningen har gjorts med fokus på hur anpassad Sörmlands skärgård är till dagens friluftsliv. Vad finns det för samfälliga serviceplatser? Vad lockar kanotister, seglare eller andra båtfarare till vår skärgård? Och hur tillgänglig är den? Just den här typen av frågor vill jag med denna lilla undersökning försöka få svar på.

Sörmlands skärgård sträcker sig från Näveklarn i söder till Kråmö/Askö i norr och består av omkring 5000 öar, holmar eller skär på en sträcka av 60 km. De tre kustkommunerna som utgör Sörmlandskusten är Nyköping, Oxelösund samt Trosa kommuner. Nyköpings kommun täcker den längsta kuststräckan och omgärdar Oxelösunds kommun både i söder och norr. Hur upplever man som båtfarare vår sörmländska skärgård? Märker man som båtcampare av några skillnader mellan kommunerna? Ser man på det rent historiskt så upptäcker man att skärgården är avfolkad, i vart fall från året runt boende näringsidkare. Yrkesfiskarna utgör en spillra av vad som varit. Skärgårdsjordbruken som inte ingår i naturreservaten är borta. Kustsjöfarten är ett minne blott. De allmänna bryggorna som utgjorde en last och lossningsplats för skärgårdans befolkning är i omdaning. Bunkerstationerna för drivmedel eller annan service finns inte längre i skärgården. Handelsbodarna är sedan länge utkonkurrerade av städernas utbud. Kort sagt, skärgården är inte levande på egna resurser.

Vad finns kvar och hur ser det ut idag? Kvar är farlederna som utgör själva blodomloppet för fritidsbåts folket. Dessutom till stor del eller när det gäller huvudfarleden genom skärgården så är den fortfarande fyrbelyst. Man skall i detta sammanhang vara medveten om att dess tillkomst i första hand var till för yrkessjöfarten. Det är en återkommande fråga för Sjöfartsverket vad som kan släckas ned för att spara på utgifterna. Den kommersiella sjöfarten betalar idag avgifter i form av farledsavgifter som skall täcka kostnader för våra skärgårdsleder. Idag, med elektronik, GPS och tillgänglighet så har varje mobiltelefon-användare med rätt APP möjlighet till sjökort. Dessutom ett sjökort där du själv som punkt eller symbol är med i kartan.

Kvar är metropolerna, Trosa, Nyköping och Oxelösund. Platser som gärna använder epitetet, ”skärgårds-kommuner”. Dom erbjuder båtfolket service i form av gästbryggplats, restaurangbesök, inköp av förnödenheter, toa, tvätt, sophantering, tömning av toatankar mm. Men tillgängligheten för trafik som är på genomresa från Stockholm till Västervik eller omvänt är inte självklar då det innebär en avstickare från leden, framför allt då det gäller till eller ifrån Nyköping.

Kvar rent geografiskt finns de forna bryggorna eller kajerna som tidigare utgjorde en så betydelsefull plats för skärgårdsfolket. Platser som, Källvik, Studsvik, Häljö, Ånga, eller Brannebol ligger där de alltid legat men dess betydelse har minskat så som nätverk i skärgårdens infrastruktur...eller har de inte det?

Behov av toalett

Även om den klassiska fritidsbåten finns kvar och fortfarande är populär så har utbudet förändrats till att bli större, modernare segel och motorbåtar, framför allt, båtar med bekvämare boendemiljö.

Parallellt med den utvecklingen så har kanoter och kajaker ökat i lavinartat antal. Vattenjet har också tillförts i utbudet. Dessutom har trailerbara fiskebåtar, trollingbåtar ökat år från år. Samt andra trailerbara båtar, som styrepulpetbåtar, eller segeljollar.

Det finns idag två tydliga kategorier av fritidsbåtar. Den klassiska segel eller motorbåten samt den betydligt mindre upplevelsefarkosten, så som kanoter eller trailerbara vind eller utombords motorbåtar. Båda kategorierna har sitt berättigande men kräver olika typ av serviceplatser för sitt användande.

När det gäller den första kategorin så krävs det svängrum åt alla håll, både vad gäller vattendjupet vid en brygga och plats för manövrering.

Medan den andra kategorin tittar efter sjösättningsramper och uppställning för trailern för dagsupplevelsen som hägrar.

Båda kategorierna har behov att ta hänsyn till. Den första i ett modernt segel eller motorbåt gör det på egen toa kopplad till en septiktank som kräver en tömnings anordning då tanken börjar bli full.

Den andra kategorin måste gå iland vid en brygga med sådan service eller till en holme på vilket det finns en toalett för ändamålet.



En välmående dubbeltoa inom Ringsö naturreservat.



Och en bortglömd
toa på Långskär.

I Oxelösunds kommun hittar man skärgårdstoiletterna placerade relativt tätt. Myrskär, Ramnö, Beten, St Äspskär, Fågelskär och Trässö samt ute på Hävringe. Samtliga skärgårds toaletter är väl skyltade från brygga till dass. Alltså, bra information, och lätta att hitta. Och även på landsidan, vid badstränder och vid flera av brygg platserna finns allmänna toaletter. Sophanteringen minskar och försvinner från vissa platser. Utan att det påverkar naturen negativt. Med andra ord så har människor i allmänhet glädjande nog blivit bättre på att ta med soporna hem.

Inom Nyköpings kommuns skärgård är det betydligt glesare med toaletter. Letade efter den toalett som enligt sjökortet skall finnas på Långskär. Fann ingen toa, men bryggan som ingick i skärgårdstrafiken är i fin ordning och vindskyddet eller vedbod är också i bra skick, sopstationen är i utmärkt skick, med sortering av soporna, fint. Dessutom ett telefonnummer till Nyköpings kommun som ansvariga för sophanteringen. Längre norr ut i skärgården så får man ta sig ända till Sackholmen utanför Rågö innan man hittar en allmän toalett. Sackholmen är en ren naturhamn som annars saknar faciliteter så som brygga eller ordnad förtöjningsplats. Då har man i och för sig passerat både Broken och Svärdsklöva, där den först nämnda tillhör Nyköpings segelsällskap, och den andra är att betrakta som tillhörande restaurangen på platsen. Nästa stopp för toabesök blir på Ringsö, där det finns två toaletter inom det som allmänt kallas för Ringsö-flagen. En mycket populär skyddad plats för båtfarare i underbar natur. Problemet är att på Ringsö så är toaletterna väl dolda från sjösidan och kräver en liten obefintligt skyltad promenad för att hitta rätt. En nybyggd toalett finns ute vid den sandstrand som kallas Laxvarp, innanför Horsviksholmen. Inte heller den med någon vägledande informationsskylt. Yttligare två toaletter finns på Sävö. Toaletterna är i utmärkt skick men sophanteringen är borttagen och eventuella sopor ombedes att tas med hem. Bra skyltat och båda toaletterna med tillhörande plats vid brygga.

Lacka naturreservat ger möjlighet till ett toalettbesök i närheten av bryggan vid Älvdansen på öns norra sida. Aspnäset eller Stendörrens naturreservat är lite speciellt med omkring 150 - 200 tusen besökare per år. Här finns tolv toaletter inom området. Från WC-toaletter vid Naturrum till nya mulltoaletter ute på området. Sophanteringen har minskat i omfattning utan att det blivit mer skräp i naturen. Folk i allmänhet tar i större utsträckning med soporna hem.

Inom Stendörrens naturreservat finns yttligare en skärgårds toalett öster om Krampö på ön Granholmen. Granholmen är en ren naturhamn. Men med fint iordningställd grillplats. Info skylt till toa saknas och den ligger inte direkt inom synhåll från grillplatsen. Granholmen sköts av reservatets personal.

Trosa kommun har på många plan lyckats skapa en miljö där båtlivet känns närvarande i både stadsbilden och i skärgården i dess närhet. Med turbot till Krämö och Askö binder man ihop stad och skärgård på ett bra sätt.

Ute på Askö finns fem toaletter för allmänhetens behov. En vid Näsudden intill Sandviken där även plats vid brygga är möjlig. Ingen information om var toan finns, eller skötselansvarig. Ingen allmän sophantering vid platsen. Vid Storsand finns fyra andra toaletterna är placerade i skogskanten till Storsands sandstrand utefter strandens förlängning. Två nya fina och två äldre. Inga skyltar om dess närvaro eller om skötselansvarig. På platsen fanns även två sopmajor inom ett för ändamålet anpassat rack.

På Krämö naturreservat finns en toalett för besökare.

Källviks Brygga just intill farleden runt Sävö ger möjlighet till förtöjning vid brygga samt ett besök på toalett. Dock är standarden på toaletterna mycket bristfällig men avståndet från bryggan är nära.

Sophanteringen är omfattande och används av både fastboende och skärgårdsfolk.

Septiktank tanktömning finns i samtliga större gästhamnar. Näveklarn har en tank, Oxelösund har två, en i Östersviken och en i Badhusviken. Nyköping har en vid Spelhagen, alltså inte vid gästhamnen på andra sidan ån. Men inom Nyköpings kommun har en flytbrygga med tank ankrats upp ute på Risöfladen, alltså ute i skärgården. Perfekt för båtar som ligger ute i skärgården eller som är på genomresa. Nästa tank norrut är i Trosa gästhamn. Totalt får jag det till sex stycken tankar anpassade till tömning av septiktank inom länsgränsen.



Öppen, allmän ramp i Oxelösund



Privat, enskild ramp vid Horn

Sjösättningsramper

En förutsättning för att på ett bekvämt sätt sjösätta sin trailerbara båt är att det finns en bra och anpassad ramp, som i sin förlängning under vattenytan gör det möjligt att köra ner en trailer till tillräckligt djup för att båten vill glida av mer eller mindre av sig självt. Dessutom måste det finnas uppställningsplats för bil och trailer inom närområdet, om det ska vara anpassat på bästa sätt. Sörmlands kustnära tätorter har efter bästa förmåga löst detta på lite olika sätt. Förutom tätorternas allmänna ramper så finns det ytterligare ett antal efter kusten, men dessa har man ofta lås och bom på då de är tänkta som service till privata samfälligheter eller föreningar.

Näveksund, med all service inom hamnområdet har en fin och rejäl ramp, öppen för allmänheten, just vid sidan om sjömacken eller macken i detta fall. Men någon anpassad uppställning för bil och trailer i anslutning ter sig hopplöst, i vart fall under sommarmånaderna. Då får man räkna med att ha bilen och trailern vid annan möjlig parkeringsplats.

Oxelösund, har ett antal möjliga sjösättningsramper. Där de centralt vid OMBK:s anläggning på Femöre samt den vid dåvarande Båt och Motor strax intill den först nämnda är i bra skick. Dessutom finns det i anslutning till OXSS-klubbanläggning i Östersviken en fin ramp. De övriga enklare sjösättnings ramperna finns vid Sjöängen, Ramdalshamnen, samt vid Sandviken, alla så kallade ramper intill båtbyggarna på respektive plats. Om kommunens byggplaner för fastigheter blir aktuella så tror jag att Ramdalshamnen och Båt och Motors nuvarande för allmänheten öppna ramper i framtiden blir svårtillgängliga. Kan även komma att gälla Sandviken som ligger inom området för den prospekterade LNG-anläggningen.

När det gäller uppställning för bil och trailer så går det i skrivande stund fortfarande bra på Femöreplan vid tidigare Båt och Motor. Men vid OMBK:s område så är det nog inte så lätt då parkeringarna vid sjöbodarna i första hand avsedda för medlemmar. Ute vid Östersviken invid OXSS går det förmodligen att ställa sig då planen är uppmärkt med parkeringsrutor.

Vid övriga enklare sjösättningsplatser inom Oxelösunds kommun kan man förmodligen parkera efter bästa förmåga och var naturen tillåter, utan att man står i vägen.

Nyköping har en fin ramp inne i hamnen vid Spelhamnen som är tillgänglig för allmänheten. Det finns parkeringsplatser runt om inom området men kan vara svårtillgängliga under sommarmånaderna då uppställning för husbilar, och övriga bilar, även tar parkeringsplatser i anspråk.

Jag förmodar att NYSS, Nyköpings Segel Sällskap, även det in om Spelhamnens område, eventuellt har tillgång till en ramp. Men området är inte tillgängligt för allmänheten.

Det samma gäller ute vid Nyköpings Varv på Brandholmen som inte är något allmänt sjösättnings område för ramp anpassade båtar.

Norr ut i skärgården vid Horn så finns det en fin sjösättningsramp. Men inte öppen för allmänheten, stängd med lås och bom. Endast för medlemmar.

Vid Vålarö och Maltbacken finns nästa ramp. Mycket fin och rejäl, men med förbudsskylt att användas för andra än boende på närliggande holmar eller boende inom området.

Nästa sjösättningsramp norr ut är Studsvik. Enligt boende och verksamma i trakten så är rampen inte för allmänheten, utan får anses som privat. Dock anger inte förbuds skyltning eller annat fysiskt hinder så som bom eller lås något hinder, och gott om plats för bil och trailer på angränsande gräsfält vid sidan om vägen.

Nynäs Brygga, en enkel sjösättningsramp vid sidan om bryggan. Inga hinder, inga förbudsskyltar. Och plats för bil och trailer uppe i backen där parkeringsplatser finns.

I Trosa fann jag bara en sjösättningsramp. Men helt anpassad efter de behov som en allmän ramp för med sig i servicehänseende. Inte nog med att man möttes uppe i stan, på väg mot sjön, av en vägs skylt som förkunnade att man var på rätt väg. Dessutom var det iordningsställda parkeringsplatser för ändamålet. På området i direkt anslutning till rampen. Mycket bra!



En container rymmer allt! Är det så vi vill ha det?
Bilden är från Brannebol



Eller där soporna sorteras i kärl! Var sak har sin plats...
Bilden är från Långskär

Summering:

Oxelösund har ett antal ramper. Sex, varav tre är av hög kvalitet. Lite si och så med uppställning av bil och trailer. Samtliga är öppna för allmänheten. Med tanke på andra byggplaner kommer antalet sjösättningsramper förmodligen att minka om byggplanerna går i lås.

Nyköping har ett antal ramper inom kommungränsen, men bara tre som kan anses som öppna för allmänheten. Näveksvarn, Nyköping Spelhamnen, samt Nynäs Brygga. Där endast den vid Nynäs Brygga var anpassad för att parkera bil och trailer utan problem, även om man kanske skulle lyckas hitta en parkeringsplats även på de andra två, så är det inte givet.

Trosa har den mest behovsanpassade sjösättningsrampen för allmänt bruk. Så även om det endast är en till antal så är den väl genomtänkt.

Kajak, kanot eller Stand Up Paddle (SUP)

En populär och ökande trend av skärgårdsupplevelse är kajakpaddling. Det finns två betydande kajakuthyrningsfirmor inom Sörmlands kusten. En vid Jagersö badet i Oxelösund och en vid Hälkö Nyköpings kommun. Dessutom finns det möjlighet att hyra kanot eller SUP-bräden i Trosa hamn. Förmodligen finns det ytterligare några mindre uthyrare som jag inte har träffat på.

När det gäller uthyrning så är dagsuthyrning det vanligaste, med cirka 80% - 85% av uthyrningen. I den mening att man hyr sin kajak på morgonen och återvänder till kvällen. Flerdygns uthyrningen är knappt två av tio tillfällen.

Jagersö har omkring 1000 uthyrningar per säsong och Hälkö omkring 2000 per säsong. Det innebär att närmare 600 uthyrningar för dessa firmor gäller i fler dygn än bara över dagen.

Hur stor del av kajakerna som man ser ute i sörmländska skärgården som kommer från uthyrningsfirmorna är svårt att avgöra. Den privatägda kajaken är nog vanligare i våra vatten trots allt, i vart fall om man semesterar en vecka eller två i vår skärgård.

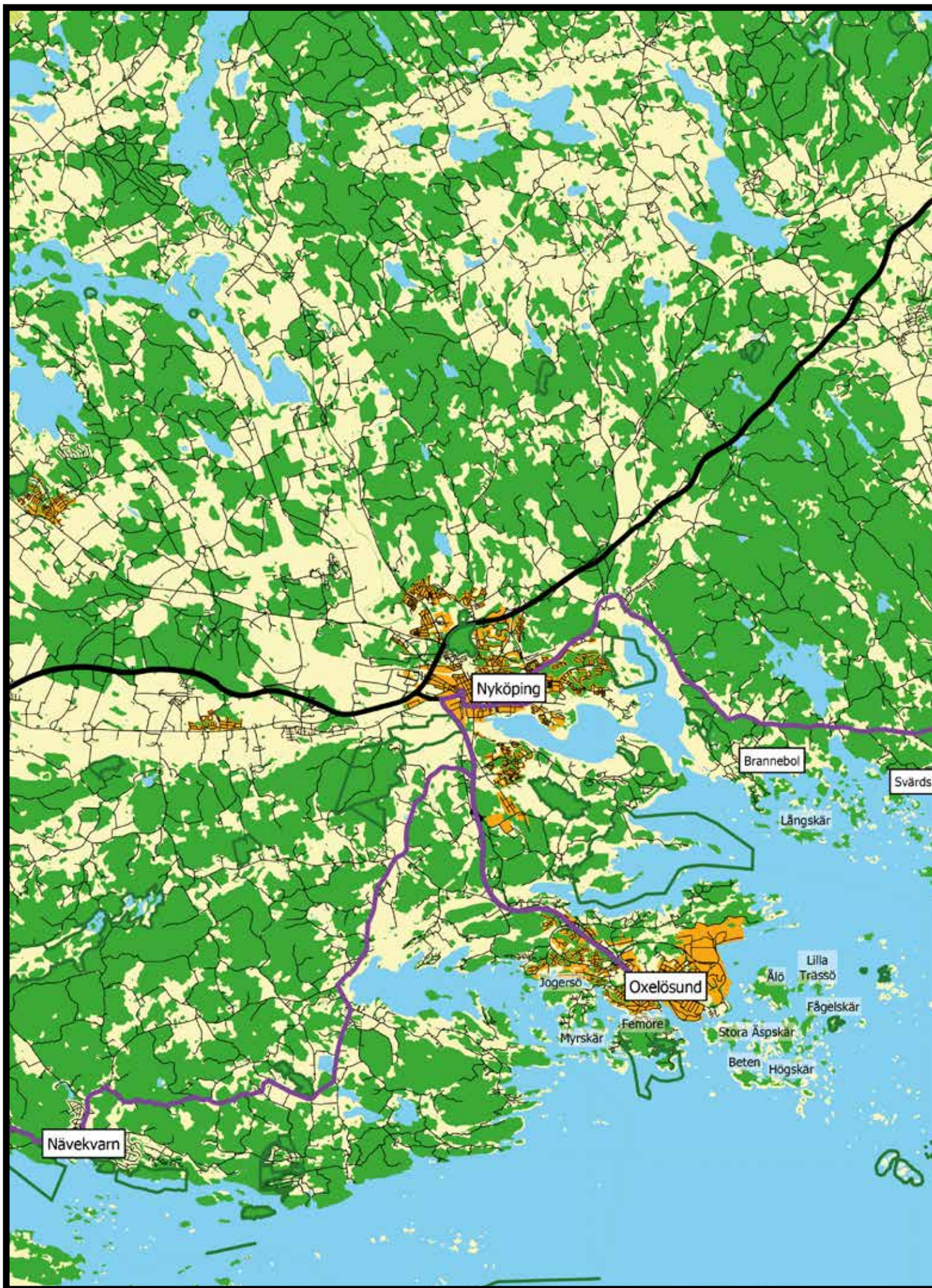
Även om man bor på Kungsholmen i Stockholm så finns det kajakuthyrning i närheten. Bara man har möjlighet att transportera på egen bil eller på släp så hittar man nog till Sörmland.

Jag "googlade" på "kajak Sörmland" och upptäcker då att det finns ett antal privatpersoner som lagt ut sina upplevelser från paddlingar i Sörmland. Men även organisationer som Friluftsrådet med flera ger sin bild av paddlingar inom våra kommungränser. Alla berättelser ger vid handen att vår skärgård är fantastisk. Med labyrinth av öar inom Stendörrens naturreservat och många obebodda holmar och öar som för stockholmarna speciellt har en stor dragningskraft. Skärgårdens ringa djup vilket gör naturupplevelser med öppna havet som granne lite speciellt. Vissa berättelser beskriver vart man kan sätta i sin kajak i sjön efter bilresan. Vid Nynäs Brygga eller vid flytbryggan på Stendörrens naturreservat. Med detta sagt menar jag att det blir som ringar på vattnet. Och att det sannolikt kommer att vara en ökande trend med kajaker i våra vatten under överskådlig tid.

Guidade turer är populärt, vilket innebär att man kan se stora gäng av kajaker på väg mellan holmarna. Så även fast alla förtecken är goda, friskt, äventyrligt, naturnära. Så kommer man inte runt att man inte har någon sanitetsanläggning ombord, ej heller någon sopmaja. Vilket gör att paddlaren har ett stort ansvar att inte lämna efter sig varken det ena eller andra. Dessutom kommer paddlaren naturen mycket nära, vilket sätter stor vikt på kunskap om fåglars häckning och ruvning. En störd åda lämnar redet öppet för trutar eller andra predatorer, vilket en passerande kajakpaddlare kanske inte tänker på över huvud taget. Många sjöfåglar har en tidig häckning under våren medan andra som Svartan är sen, ända fram i juli har de ägg i sina redan.

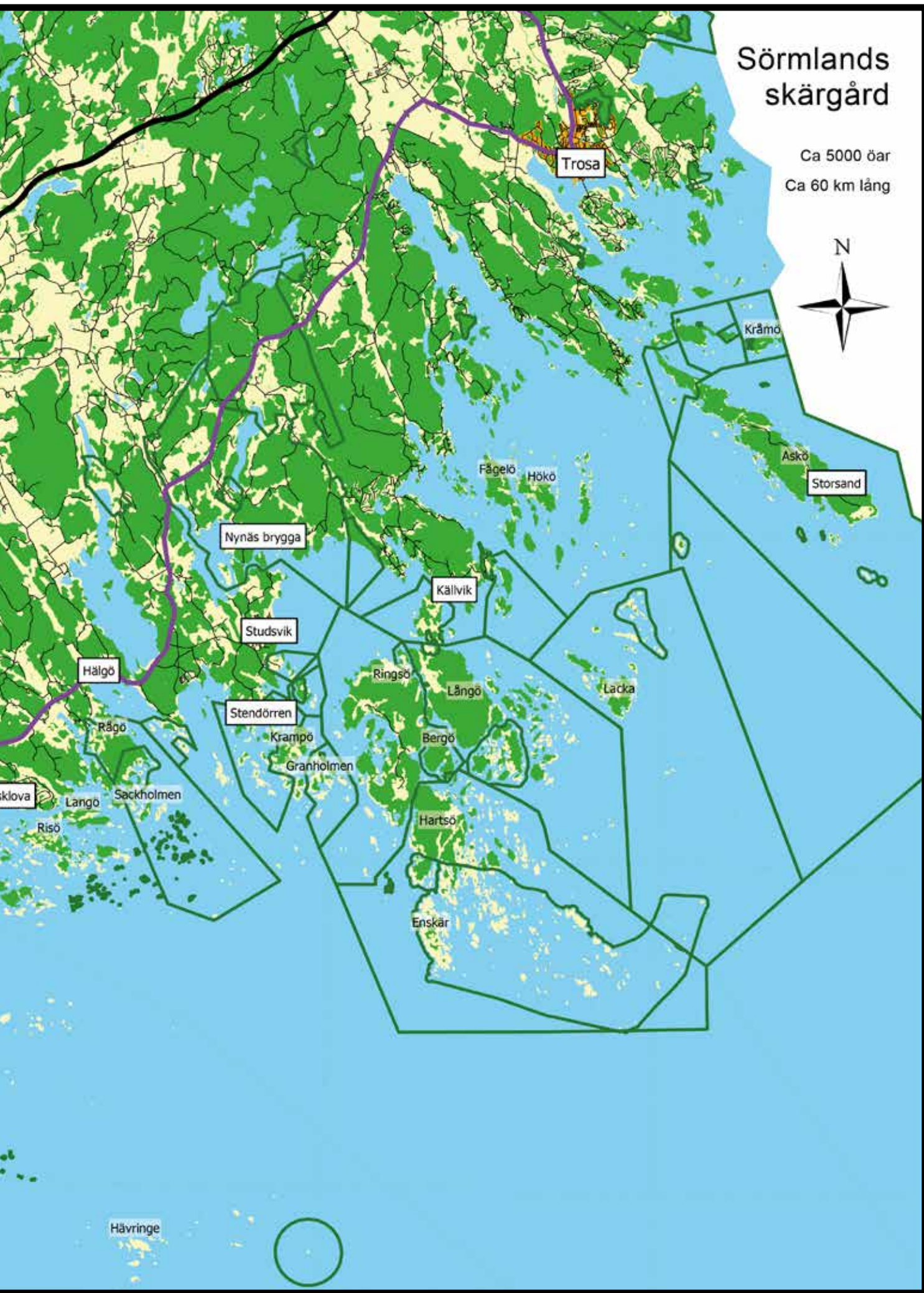
Det står inget i upplevelseberättelserna om hur viktigt det är att ta hand om sina egna sopor, eller att gräva ned, alternativt ta med exkrementet hem om inga andra bud finns att tillgå.

Att inte elda på berghällarna är naturligtvis viktig kunskap, då dessa sår aldrig läker. Och att absolut inte tro att man inte stör i djur och fågelliv bara för att man smyger i det närmaste ljudlöst runt i skärgården. Hundra meter från fågelskyddsområde eller i vissa fall 50 meter och att aldrig under skyddsperioden passera innanför den markerade linjen i sjökortet. Fågelskydd gäller både paddel, segel och motorbåt. Det samma gäller naturligtvis även för sälskyddsområden.



Sörmlands skärgård

Ca 5000 öar
Ca 60 km lång



Replipunkter

Replipunkter är per definition en plats som förbinder skärgård med fastland. En plats där varor och tjänster kan förmedlas mellan skärgårdsbor och fastlänningar. Exempelvis så bör det finnas ett sanitets hus, en sophanteringsstation, en förbindelse med staden i form av en busslinje eller annan förbindelse. Kaj eller brygg plats för i och urlastning av material, med tillräckligt djup och plats för att kunna ta emot båtar i storlek som behövs för att kunna utveckla skärgården utan fysiska hinder. Den måste vara öppen för allmänheten både från landsidan och sjösidan. Den är oerhört viktig för att kunna hålla skärgården livskraftig. Och inte minst för att kunna utvecklas gynnsamt med möjlighet för nya företag att kunna etablera sig i skärgården. Som det är i dagsläget kan man tro att replipunkterna är placerade i våra tätorter, där de möjligen här tjänar som basstation för diverse landbaserad företagsamhet.

Det är framför allt i Nyköpings kommun som replipunkterna saknas. Sr man till hur skärgården är befolkad så ligger tyngdpunkten på den södra delen av skärgården. Framför allt runt Vålarö, Svärdsklöva. Där öarna utanför kusten har en relativt tät befolkning sommartid. Öar som Risö, Hertigö, Bergö exempelvis. Men fastboende, året runt boende hittar man på fastlandet. Med andra ord, sommarboendet är här utvecklat med egna landbaserade brygg platser vid företrädesvis Maltbacken. Men Matlbacken är inte tillgänglig för allmänheten, här finns inte någon allmän brygga eller annan service för allmänheten.

Svärdsklöva på västra sidan om Vålarö utvecklas nu i privat regi. Med gästhamnplatser för restaurangbesök och försäljning av tomter inom området till eget sommarhus. Men som replipunkt för utveckling av skärgården känns det tveksamt då det mesta inom det här närområdet rör sommaraktivitet av olika slag.

Det man däremot skulle vilja se är om det finns potential till en obemannad minibutik för dagligvaror inom Vålarö området, och i så fall bör den vara i anslutning till en allmän brygga så att det möjliggör för båtfolk att kunna handla sina förnödenheter där utan för stor avvikelse från farleden.

Det är på den norra delen av skärgården som behovet av en replipunkt med utvecklade servicefunktioner känns som viktigast om skärgården skall ha positiv utveckling vad gäller arbetstillfällen inför framtiden. Här finns idag de som driver egna företag och är fast boende i skärgården. På Rågö, Hartsö, Ringsö, Sävö, Krampö, Långö och Lacka. Det rör sig om djurhållning i de flesta fall men även annan verksamhet förekommer.

Den plats som min undersökning återkommande hamnar på är Studsvik. Här finns de geografiska förutsättningarna om tillträde är möjligt. Med en yta som möjliggör för bussförbindelse, för servicehus, för parkeringsplatser, för att kunna utvecklas helt enkelt. Och med tillräckligt vattendjup vid kaj för att kunna ta emot en pråm, en färja, eller vad som tänkas kan.

Vad behöver göras?

I min undersökning av infrastrukturen i skärgården har jag funnit en del brister som jag här vill sammanfatta som ågärdsförslag till respektive kommun.

Oxelösunds kommun har en stor fördel av kommunen är huvudman över många holmar inom kommungränsen. Använd det på rätt sätt för allmänhetens bästa!

- 1) Byt ut alla gamla toaletter på holmarna till moderna mulltoaletter för bättre, mer miljöanpassad hantering.
- 2) Återställ bryggorna i bra skick på Trässö och Fågelskär.
- 3) Begär ny prövning av att få lägga ut flytbryggor igen på de platser som tidigare var planerade för det.
Bra för kanotisterna och andra besökande gäster.



Bilden ovan visar Studsviks brygga. Närheten till landsväg, busslinje, sophantering, parkeringsplatser osv. gör platsen mycket attraktiv för en eventuellt mer allmänt nyttjande. Sjösättnings ramp i södra delen av kajen. Ligger inom Nyköpings kommun.



Del av bryggan vid Källvik. Här är man längre bort från landsvägen och saknar direkt bussförbindelse. Men sophantering finns och inget förbud mot att använda brygga eller parkeringsplats tillfälligt, vid behov. Även torrdass finns i närheten men i dåligt skick. Ingen sjösättnings ramp i anslutning till bryggan. Inom Trosa kommun.

Nyköpings kommun kanske är bakbunden när det gäller vissa rättigheter för utveckling i allmänhetens tjänst, då många holmar är privatägda och ur den aspekten svåra att utveckla.

1) Återställ en toalett på Långskär, gärna i anknytning till platsen för befintlig brygga och sopstation.

2) Undersök möjligheten att sätta upp flera mulltoaletter på platser som frekvent besöks av kanotisterna, och andra båtfarare. Platser som Backa holmar, Örnklubbarna, Brännskär och Vasskroks holmarna som idag är mycket populära utflyktsholmar men som samtliga saknar toaletter.

Vill man styra upp platserna för toaletterna och göra dessa mer tillgängliga så är det möjligt med att samtidigt begära tillstånd och lägga ut flytbryggor i anslutning till dessa platser. Detta underlättar mycket för kanotister, speciellt om bryggorna inte är för höga.

3) Då många platser med sjösättningsramper inte idag är tillgängliga för allmänheten bör kommunen aktivt arbeta för att få till en naturlig plats för allmänhetens rättighet att komma ut i vår fina skärgård på ett bra sätt. Det görs möjligt genom att arbeta för en replipunkt som är öppen både från sjösidan och landsidan. Där skall finnas basal service så som vatten, el, toalett, sophantering, allmän brygga eller kaj. Samt parkeringsplatser för bil och trailer, sjösättningsramp, busslinje. Dessutom skall det finnas potential för att kunna utvecklas med obemannad livsmedelsbutik för besökande eller boende i närområdet, men även till gagn för passerande fritidsbåtar som vill passa på att bunkra upp. Betydelsen av en sådan plats skulle vara mycket viktig för utvecklingen för skärgårdens boende som för allmänhetens intresse av tillgänglighet till den samma. (Läs: Studsviks brygga)

Trosa kommun har inte den storlek och antal öar att ta i beaktande men är bara med sitt renommé en spelare av klass. Gör en fritidsbåt stopp någonstans mellan Stockholm och Kalmar så är det förmodligen i Trosa och möjligen i Västervik. Så är det!

1) Byt ut det gamla dasset vid Näsudden mot ett nyare av mulltoamodell. Sätt gärna upp en skylt vid landfästet på bryggan i viken om att en toalett finns tillgänglig på platsen.

2) Någon form av informationsskylt borde det finnas även ute vid Storsand om toaletternas placering utefter skogskanten på platsen. Men rent praktiskt och estetiskt kan en sådan skylt inte stå för nära stranden förstås.

3) Miljön runt Källviks brygga bör snyggas till. Toaletterna modell äldre måste bytas ut mot nya. Om inte det gamla bussgaraget har någon betydelse kulturellt eller annars så bör det enligt mitt förmenande rivas. Den platsen som därmed frigörs har alla förutsättningar att integreras med kajen eller bryggan i övrigt och därmed bli betydelsefull. Det går även att se möjligheten i att göra om strandlinjens stenläggning till en kajkant vinkelrätt mot nuvarande bryggan. Källvik har alla förutsättningar att utvecklas i rätt riktning för boende i närområdet, vare sig det är på land eller i skärgården.



Låsta sopkärl vid Horn talar om att här är det vi fritidshusägare eller båtägare som har båt vid bryggan som får slänga sina sopor. Vi andra kan ta med oss soporna till en allmän sopstation någon annan stans...





Den informella skylten är från Ramnö, Oxelösunds skärgård.



Skylt för allmän "sjösättningsramp" ger bra vägledning i Trosa.

Några tankar om framtiden

På lång sikt är syftet med projektet "Förutsättningar för att bevara och utveckla skärgården i Sörmland" att bidra till en hållbar utveckling av Sörmlands skärgård. Visionen om en levande skärgård omfattar en skärgård där människor kan bo och arbeta samtidigt som skärgården fungerar som en plats för (främst natur) turism och upplevelser.

I begreppet "hållbar" inryms såväl ekologiska som ekonomiska och sociala aspekter av lokalsamhällets utveckling. En hållbar utveckling handlar om att skapa en balans mellan att vårda landskapet och utnyttja det, men också om en infrastruktur i form av bryggor, toaletter, sopstationer, parkeringsmöjligheter, ilägningsramper mm.

Besöksnäringen är en stor potential för utvecklingen av en levande skärgård – men också ett hot ur hållbarhetsperspektiv. I det perspektivet blir möjligheten till en lokalt drivenskärgårdsutveckling än viktigare. En fastboende befolkning som vårdar landskapet och driver jordbruk och andra verksamheter är grunden. Lokalsamhällets utvecklingspotential tas alltför sällan till vara i dagens kommunala förvaltning. Kunskapen om många av de frågor de folkvalda förr hade en egen erfarenhet av, har gått förlorad. Bilderna av lokalsamhällenas förutsättningar för liv och hållbar utveckling skapas centralt genom utredningar och korta besök i verkligheten, inte genom de erfarenheter en daglig närvaro kan förmedla.

En viktig aspekt är att det är kostsamt att bo i skärgården. Inte minst transporterna fördyrar levnads- och verksamhetsomkostnader. Det krävs därför i regel flera inkomstkällor. Det är också viktigt med samverkan och samordning. Om något ska göras som kräver speciella redskap eller material så måste de transporteras över vattnet. Om t.ex. en grävmaskin ska transporteras till en plats finns stora vinster att göra om informationen om det kan gå ut och transporten kan samordnas så att grävskopan kan användas på flera platser samtidigt. Andra samverkansbehov finns mellan kustkommunerna och mellan kommunerna och region resp. länsstyrelse.

Visionen om en levande skärgård förutsätter en ökad samverkan mellan offentliga, privata och ideella aktörer på olika nivåer och ett större lokalt inflytande över och deltagande i utvecklingen av skärgården. Vi behöver i större utsträckning involvera lokala krafter och hitta former för samordning på olika nivåer. Därför föreslår vi att två nya plattformar för samordning och samverkan utvecklas: ett regionalt skärgårdsråd och ett lokalt utvecklingsbolag:

Sörmlands skärgårdsråd (SSR)

I skärgårdsrådet möts representanter för kustkommunerna, regionen och länsstyrelsen såväl som representanter för ideella organisationer. Tillsammans ska de ta fram en utvecklingsplan för skärgården

Målet för skärgårdsrådet ska vara att verka för:

- En långsiktigt väl förvaltd kust och skärgård med natur-, kultur- och rekreationsvärden som bevaras och utvecklas.
- En biologisk mångfald på land såväl som i havet
- En för alla öppen och tillgänglig kust och skärgård med effektiva, miljövänliga transporter och ändamålsenlig infrastruktur.
- En livskraftig kust och skärgård med förutsättningar för verksamheter och kommersiell service som är anpassade till skärgårdens förhållanden året om

Sörmlandskustens utvecklingsbolag

Ett utvecklingsbolag med särskild vinstutdelningsbegränsning (s.k. SvB-bolag) har ett vidare syfte än ett vanligt aktiebolag. Bolagsformen skapar en robust ekonomisk struktur för detta.

Ett lokalt utvecklingsbolag är ett allmännyttigt aktiebolag grundat på lokala behov och utmaningar samt lokalt engagemang.

Ett lokalt utvecklingsbolag skulle dels kunna samordna olika privata entreprenörer i lokala utvecklingsprojekt och andra verksamheter och dels fungera som en specifik lokal utvecklingsgrupp för kusten vid sidan av de övriga 12 lokala utvecklingsgrupperna i

Nyköpings kommun. Det skulle lyfta fram kustfrågorna på ett annat sätt än idag. Ett lokalt utvecklingsbolag skulle också kunna ta ansvar för och fördela uppgifter som idag är offentligt utförda men som mot ersättning skulle kunna genomföras lokalt, till olika enskilda entreprenörer.





Privatiseringen påverkar möjligheten att både sjösätta båten och att bli av med soporna.





Lokalt ledd utveckling

LEADER
SÖRMLANDSKUSTEN

