



Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar

Antagen xxxx-xx-xx

Remissversion 2023-02-20

Innehållsförteckning

Inledning	5
Bakgrund	5
Syfte	5
Avgränsning	6
Läsanvisning	6
Del 1. Tematiska ställningstaganden	7
Fiske	7
Varv och båtservice	11
Restaurang och café	11
Ej marin verksamhet	12
Turism	12
Fritidsbåtliv	14
Tillgänglighet till skärgården	17
Klimatförändringar	19
Naturvärden	19
Miljöfrågor i fritidsbåtshamnar	20
Skärgårdstrafik	24
Hantering av kommunal rådighet och avtal	25
Del 2. Karlskronas skärgårdshamnar	30
Hamnfunktioner	30
Tillstånd lov och beslut	31
Saltö	32
Hallahamnen	36
Garpahamnen	39
Sandhamn	43
Torhamn	47
Lökanabben	51
Ekenäs	55
Ekenabben	58
Sanda	61
Kristianopel	64
Stenshamn och Ungskär	65
Långören och Inlängan	66
Kommunala brygganläggningar	67
Frågor att arbeta vidare med	69
Referenser	70
Bilagor	71

Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar grundar sig på kommunfullmäktiges uppdrag 31 i 2018 års budget att arbeta fram densamma.

Ärendet är nu färdigt för beslut om remiss till berörda intressenter och myndigheter. Efter remissens genomförande och sammanställning av resultat väntas arbetet beredas färdigt för beslut i Kommunfullmäktige.

Medverkande tjänstemän som kontinuerligt eller i perioder deltagit i projektets arbetsgrupp.

Förvaltning:	Namn:
MSF	Ola Swärdh (Projektledare)
MSF	Marcus Borg
MSF	Sofia Bothorp
MSF	Åsa Olofsson
MSF	Eleonor Karlsson
KLF	Mikael Wirbrand
KLF	Karl-Oskar Fernstedt
KLF	Ann-Marie Nordström
KLF	Yvonne Walther
KLF	Terje Pedersen
KLF	Thomas Johansson
DSF	Pelle Pettersson
DSF	Ola Gren
DSF	Magnus Nilsson
DSF	Jörgen Johansson
DSF	Stefan Gullbing
DSF	Karin Grimbe

Under arbetets gång har avstämningar skett med berörda intressenter, framförallt Båtsam, berörda båtklubbar, samt Statens Fastighetsverk.

Inledning

Bakgrund

Karlskrona kommun besitter ett stort antal hamnar, med olika innehåll och funktion. Hamnarna har olika kapacitet, kvaliteter, ägarförhållanden och juridiska förutsättningar. Gemensamt är dock att de är en mycket stor tillgång för Karlskrona, både tekniskt och ekonomiskt, men även för att erbjuda en "attraktiv livsmiljö" och för Karlskronas identitet som "Staden i havet".

Frågan kring användandet av kommunens hamnar har diskuterats i flera tidigare projekt. Ett tydligt avstamp togs i översiktsplan 2030, där södra Saltö föreslås omvandlas från fiskhamn och industri till funktionsblandad stadsdel. I samband med framtagandet av översiktsplanen utreddes fiskhamnarna, och man föreslog en flytt av fisket till flera skärgårdshamnar. Diskussionen kring skärgårdshamnarnas användande fortsatte, och dess tekniska förutsättningar utreddes genom "Oxford-utredningen", som sedan skulle följas upp med ett strategiarbete där kommunen aktivt skulle välja inriktning och ta fram utvecklingsplaner för respektive hamn. Detta arbete färdigställdes dock aldrig. Övergripande inriktning för hamnarna anges i fördjupningen av översiktsplanen för skärgården, fastställd 2014. Behovet av tydligare ställningstaganden, utvecklingsstrategier och handlingsplan för hamnarna kvarstår dock. Till detta har också kommit ett allt tydligare behov av en strategi för att hantera fritidsbåtlivets intressen och behov.

Flera av hamnarna är i grunden fiskehamnar från en tid då det småskaliga kustnära fisket var en stor och viktig näring i Karlskrona. Idag ser fisket annorlunda ut, precis som i övriga näringar har det skett rationaliseringar. Tillverkningsindustrin visar på ett tydligt sätt både rationaliseringens och globaliseringens effekter på näringen. Följderna av denna utveckling var att industrier lades ner flyttades utomlands och nya industrier, ofta mer teknologiska och effektiva tillkom. De nya högteknologiska industrierna ställde nya krav på sina anläggningar. Precis samma sak gäller fisket. Dagens moderna fiske ställer andra krav på anläggningen än vad det småskaliga kustnära fisket gjorde. Ändå är våra hamnar till stor del oförändrade från den tid då behovet såg annorlunda ut, Saltö fiskhamn undantaget. Konsekvensen av detta är att vi har många hamnar som reserveras för fiskeverksamhet även om de inte behövs eller till och med bedöms olämpliga för dagens modernare fiske. Det samtidigt som samhället förändras och Karlskrona växer. Behovet av fritidsbåtplatser är stort för delar av kommunen och näringsidkare visar intresse för att etablera verksamheter i vår kommun knutna till hamnar. Det är därmed angeläget att planera långsiktigt och göra avvägningar både inom men också mellan Karlskrona kommuns hamnar för att nyttja och utveckla våra hamnar på ett ändamålsenligt sätt. På så vis kan vi ge förutsättningar för flera näringar att växa och samtidigt ge våra kommuninvånare attraktiva boendemiljöer med tillgång till båtplats i vår fina skärgård.

Syfte

Planen syftar till att ge en samlad bild över Karlskrona kommuns hamnar, dess förutsättningar och hur de på bästa sätt används framåt. Planen ska tydliggöra vilka användningsområden de olika hamnarna ska ha för att möjliggöra utveckling i hamnarna. Planen ska också redogöra för Karlskrona kommuns strategi för fritidsbåtslivet. Mer specifikt avser det tillgång till bryggplatser samt vinterförvaring, samt flera av de miljöfrågor som är kopplade till detta.

Avgränsning

Hamnar som ingår i planen är de som ägs av kommunen, samt hamnar som kommunen är inblandade i genom arrenden. Gränsdragningen mellan vilka hamnar kommunen är inblandade i är i vissa fall diffus varpå en distinkt gränsdragning mellan kommunala och privata hamn- och brygganläggningar är svår. I de fallen när gränsdragningen är svår avgör har hamnar som Karlskrona kommun har intressen i tagits med även om rådigheten inte finns. Verköhamnen och Handelshamnen ingår däremot inte då dessa hanteras i andra forum.

Planen redogör för hur de olika hamnarna bör förändras och hur olika inriktningar bör vägas mot varandra. Den innebär dock inte att föreslagna åtgärder är tidsatta eller beslutade, då det är en fråga för kommande budgetarbete i olika kommunala förvaltningar.

Läsanvisning

Denna plan utgörs av två olika delar. Den första delen hanterar frågor som är lika för alla Karlskrona kommuns hamnar. Det handlar om principiell hantering för eller förhållningssätt till omvärldsfaktorer, samt förutsättningar för likabehandling av intressenter etc. Den första delen hanterar också förhållanden och resursfördelning mellan olika hamnar.

Den andra delen av planen har formen av en fysisk plan, där användning av olika ytor och funktionen i respektive hamn beskrivs.

Del 1. Tematiska ställningstaganden

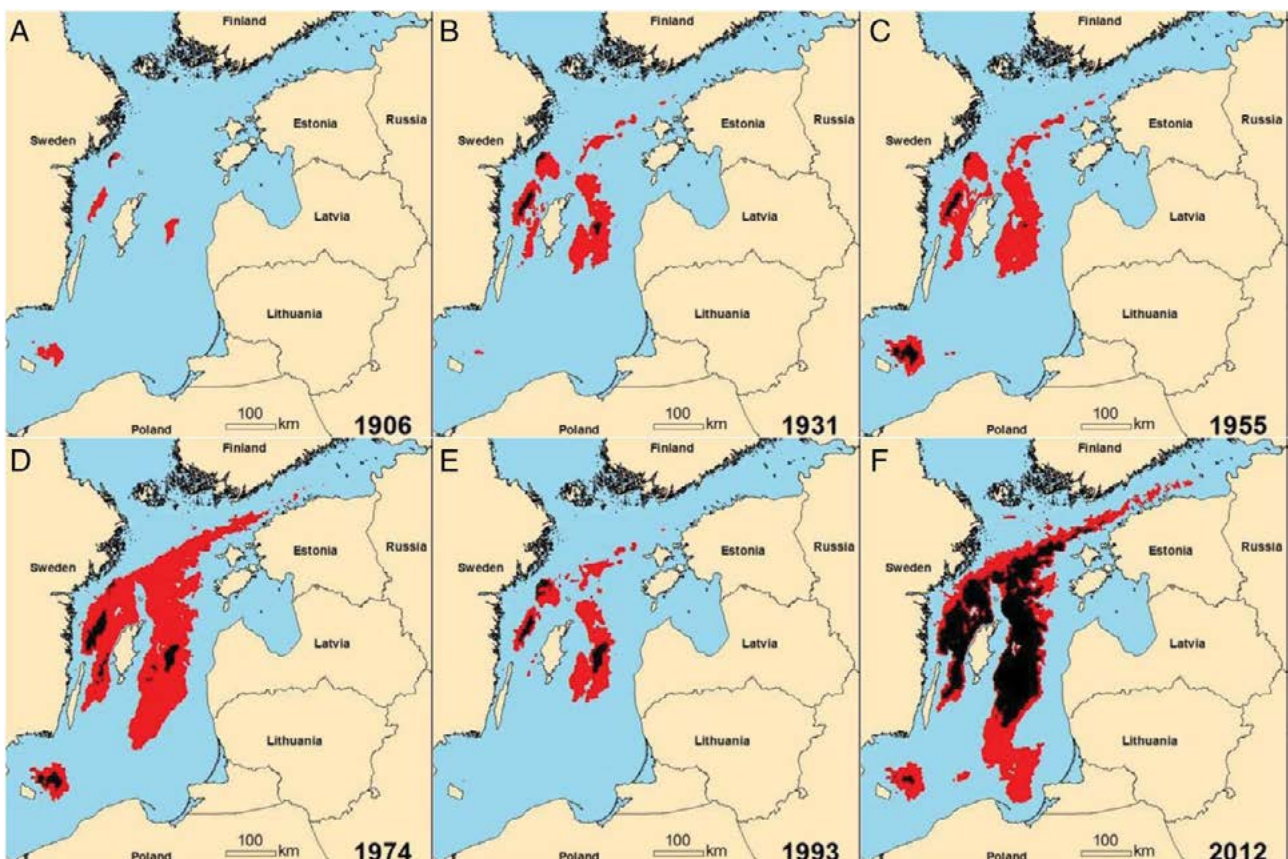
I detta avsnitt hanteras frågor som är gemensamt för Karlskrona kommuns hamnar. Här framgår hur kommunen ser på olika principiella frågor, samt hur kommunen avser hantera frågor som behöver ske på liknande sätt i flera olika situationer och platser.

Fiske

Fisket idag

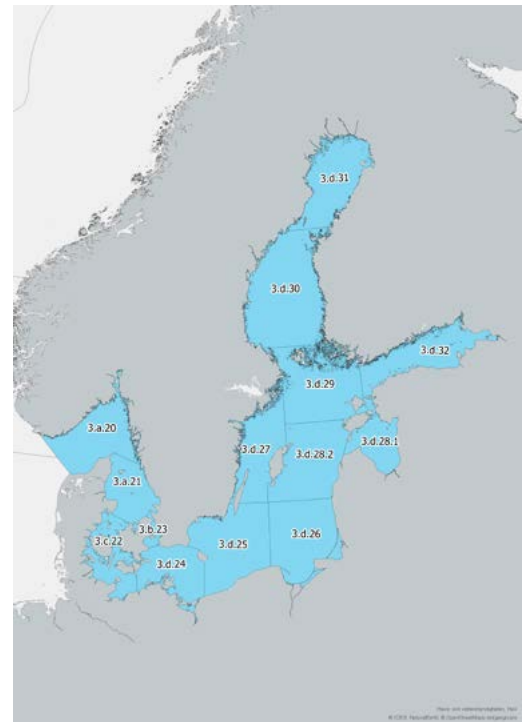
Den faktiska situationen för fisket idag är svår att beskriva. I olika rapporter lyfts olika perspektiv fram. Beroende på om man väljer ett ekosystemperspektiv, ett förvaltande perspektiv eller ett fiskepolitiskt perspektiv så kan svaren bli olika. Sammantaget kan dock konstateras att fisket i Östersjön för en problematisk tillvaro. Eftersom flera faktorer påverkar fiskbestånden är det svårt att veta hur situationen egentligen ser ut och hur den därmed kan väntas utvecklas (Framtidens Östersjön, 2020). Några av de grundläggande påverkansfaktorerna är:

Övergödning, vilket bland annat leder till ökade algbloomningar och syrebrist med ökad utbredning av syrefria bottenar som följd. Detta påverkar även fiskens livsmiljöer. Tydligast torsken, som kräver vissa syre- och salthalter för sin reproduktion (Carstensen, J. Andersen, J. H. Gustafsson, B. G. & Conley, D. J. (2014). Utvecklingen är oklar, men flera scenarion pekar på långsiktig förbättring. Dock mycket sakta, med tidshorisont kring kommande sekelskifte. Övergödningen är starkt beroende av utsläppssituationen runt Östersjön.



Bilden visar utbredningen för hur syrefria bottenar utvecklats från 1906-2012 (Carstensen, J. Andersen, J. H. Gustafsson, B. G. & Conley, D. J. (2014).

Saltnivåerna i Östersjön är viktiga fr.a. för torskens reproduktionsmöjligheter. Salthalten har de senaste decennierna sjunkit, och tillsammans med de mer utbredda syrefattiga områdena begränsar det torskens reproduktionsområden ytterligare. Salthalten styrs av inflöden av nytt saltvatten från Nordsjön och kan inte påverkas av människan, utan är relaterat till väder- / och klimatförhållanden. (Framtidens Östersjön, 2020)



Fiskezoner. (Hav och vatten)

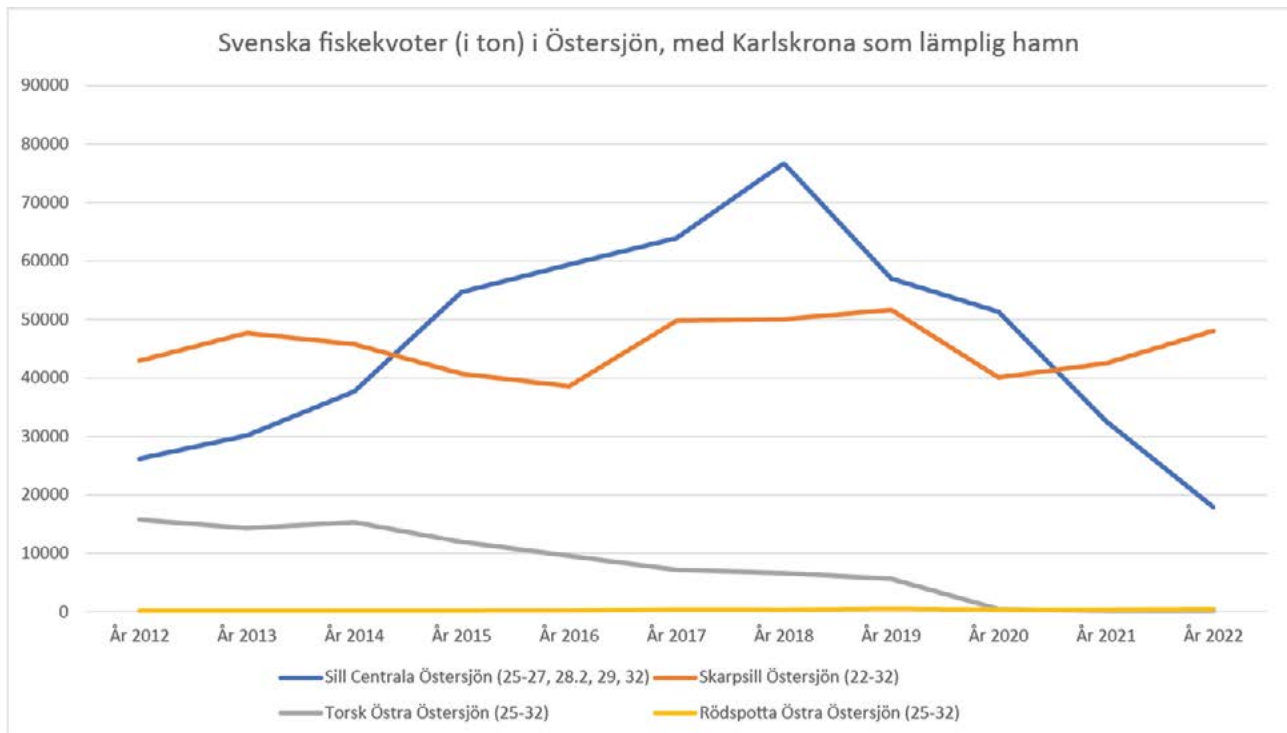
Fiskekvoter och fiskepolitik styrs till stor del från EU och har en stor inverkan på hur fisket bedrivs i östersjön. Då fiskekvoter sedan 2009 kan köpas och säljas på en öppen marknad har det konstaterats att kvoterna till stor del köps upp av större företag som väljer att bedriva ett mer rationellt och industriellt fiske. Detta gör att mindre, lokala fiskeföretag försvinner till förmån för större, ofta västkustbaserade, företag som fiskar hela sin östersjökvot under en kort tid av säsongen. En mycket liten del av deras fångst, som till största del utgörs av sill och skarpsill, används till humankonsumtion.

En betydligt större andel landas i Danmark och används till djurfoderproduktion. Detta då efterfrågan för humankonsumtion är låg.

Överfiske och bifångster är svåra att kontrollera, och kan ibland ha en stor inverkan på vilka volymer fisk som faktiskt tas upp. Även de växande populationerna av säl och skarv utgör ett problem. Framförallt för det kustnära fisket. Utvecklingen av de faktorerna är starkt kopplade till lagstiftningar och regleringar, där framtiden är svår att förutse. Åtgärder i lagstiftning har förbättrat situationen genom förbud att kasta bifångs överbord.

Sammantaget är fiskets faktiska situation i östersjön svår att tolka, och svaret är beroende på ur vilket perspektiv man väljer att betrakta det ifrån. En försiktig bedömning ger dock att trenden är ett minskande fiske avseende volym. Men framförallt ett mer industrialiserat fiske, där den större delen av fisket till havs sker av stora båtar med liten lokal förankring och där antalet arbetstillfällen är lågt.





Diagrammet visar utvecklingen för fiskekvoter från 2012 till 2022. Diagrammet är skapat utifrån Havs- och vattenmyndighetens statistik. (Havs- och vattenmyndigheten, 2021)

Ovanstående diagram visar hur de svenska fiskekvoterna reglerats de senaste 10 åren i de fiskevatten som finns närmast Karlskrona. Det kan då konstateras att torskfisket stadigt minskat för att nu omfattas av ett fiskestopp. Även fisket av sill har minskat kraftigt de senaste åren. Dock efter en lika kraftig uppgång åren innan dess. Endast skarpsillen har legat på en relativt stabil nivå. All skarpsill och en mycket stor del av sillen som fångas i södra östersjön tas dock i land i Danmark för att användas till djurfoder. Skarpsillens utveckling är därför av ringa betydelse för Karlskronas hamnar.

Fisket framåt

Fiskets framtid i Östersjön är svår att förutse, och till stor del beroende på politiska beslut på EU- och nationell nivå. Även klimatförändringar, Sveriges och andra länders utsläpp av näringsämnen m.m. spelar stor roll. Några trender kan antas. Utsläppen av näringsämnen kommer sannolikt att minska. Där ser man redan förändringar. De är dock så tröga att ingen påtaglig förbättring kan väntas på mycket lång tid. Den lokala politiken önskar stötta småskaligt lokalt fiske. Utvecklingen på internationell nivå samt marknadsekonomiska krafter driver dock fram en storskalighet. Sammantaget är förutsättningarna för återgång till lokalt småskaligt fiske dåliga, och påverkansmöjligheterna på lokal nivå begränsade. Mer sannolikt är en fortsatt industrialisering av den större delen av fisket i Östersjön. Förhoppningsvis kombinerat med åtminstone en mindre del lokalt fångad fisk för humankonsumtion med kvalitet och hållbarhet.

Sammanfattande ställningstagande.

Fisket har under lång tid varit på tillbakagång i östersjön. Karlskrona har ett stort antal mindre fiskehamnar, där det bedrivs mycket lite eller inget fiske. För att mer effektivt nyttja den tillgång hamnarna utgör, samt kunna hålla tillräcklig teknisk nivå på hamnar som används för fiske avser kommunen reducera antalet hamnar där yta och funktion för fiske vidmakthålls. De hamnar som avses hållas tillgängliga för yrkesfiske är:

- Saltö
- Sandhamn
- Ekenabben
- Garpahamnen

Utöver detta ses det som ett viktigt kulturellt inslag att det är möjligt att på alla bebodda öar/skärgårdssamhällen erbjuda ett aktivt fritidsfiske. Möjlighet för enstaka mindre fiskebåtar ska därför ges i hamnarna Lökanabben, Torhamn, Ungskär och Stenshamn.

Saltö hamn är kommunens just nu viktigaste fiskehamn. Dock kan konstateras att fiskets karaktär har förändrats sedan hamnarna anlades. Förr var en beredningsindustri och ishantering på plats viktigt för att en hamn skulle fungera. Idag är fiskebåtarna generellt så stora att de har egen fryshantering och rensning ombord. Vid kaj lyfts fångsten direkt över till lastbil. Slutsatsen är därför att behovet av yta på land för att en fiskhamn ska fungera har minskat påtagligt. Därmed föreslås i denna plan för skärgårdshamnar att de landytor som görs tillgängliga för fisket anpassas efter dessa mer moderna sätt att hantera fisket, och de tillgängliga landytorna minskas därefter, till förmån för annan användning.

Resiliens

För att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling, och möjligheter för ett lokalt fiske att öka i framtiden, föreslås en del ytor ges en dubbel användning. Dessa ytor kan i denna plan ges en i dagsläget prioriterad funktion som inte är relaterad till fisket, men på ett sätt som möjliggör att ytorna "återtas" om så skulle bli aktuellt i framtiden. Detta sker t.ex. genom att inte föreslå någon bebyggelse på ytorna, och inte heller föreslå att de säljs till extern part även om man kan acceptera långa arrenden. Hamnar med den typen av ytor är Garpahamnen, Sandhamn, samt Ekenabben.



Varv och båtservice

Service till båtlivet består av flera delar, som alla är viktiga för att både den yrkesmässiga sjöfarten och fritidsbåtslivet ska ha goda förutsättningar att utvecklas i Karlskrona. Nedanstående kategorier av kommersiell service behöver tillgodoses, men har olika förutsättningar och behov.

Varv

Utöver Saab Kockums varv i centrala Karlskrona, som inte hanteras vidare i denna plan, finns ett annat varv i kommunen. För den kommersiella sjöfarten, fisket och till del Försvarmakten är Hasslövarvet den största lokala aktören.

Fritidsbåtsservice

Det finns flera lokala aktörer som tillhandahåller service för fritidsbåtsägare. Flera av dem tillhandahåller verkstadsservice, vinterförvaring samt försäljning av tillbehör och rådgivning m.m. Anläggningarna varierar i storlek och utbud. Dock saknas möjlighet till torrsättning och vinterförvaring för de största båtmodellerna hos samtliga aktörer, vilket är en brist i det lokala utbudet.

Ställningstagande

Varv och båtservice är viktiga för att ha ett fungerande båtliv i kommunen. De planmässiga förutsättningarna för de större varven bedöms vara goda. Behov finns att förbättra möjligheterna för båtservice-företagen, fr.a. med förbättrade förutsättningar för vinterförvaring av fritidsbåtar. Det är också önskvärt att tillhandahålla möjlighet för etablering av båtservice/varv som klarar hantera större fritidsbåtar, då det inte finns tillgängligt i östra Blekinge idag, och därmed är att anse som en brist i förutsättningarna för båtlivet. Skärgårdshamnar är ofta lämpliga miljöer för utveckling av sådana företag. I denna plan föreslås Ekenabben på Sturkö, samt Sandhamn för detta.

Restaurang och café

I flertalet hamnar finns det för att stötta besöksnäringen önskemål om kommersiell service. I de flesta hamnar är det ett önskat och välkommet förslag. På grund av begränsat befolkningsunderlag, svårighet att uppföra nya byggnader etc kan det dock vara svårt för en privat näringsidkare att åstadkomma detta på vanliga kommersiella villkor. På de platser som särskilt utpekats i denna strategi är kommunen därför beredd att, där det är möjligt upplåta kommunalt ägd mark, sjöbodar eller andra till miljön anpassade byggnader med hyra särskilt anpassad för att möjliggöra för privata näringsidkare att finnas på den önskade platsen.

Dessa hamnar är endast de hamnar som är lokaliserade på öar utan fast landförbindelse. (Aspö bedöms ha fast landförbindelse genom färjan.) Hamnar med fast landförbindelse hanteras enligt normala arrende eller hyresförhållanden.

Ej marin verksamhet

Det förekommer ibland önskemål från lokala företag att etablera sig i hamnområden, då det finns lämpliga ytor ägda av kommunen som passar företagarens behov. Det är viktigt att stötta det lokala näringslivet, samtidigt som det bör vara en ambition att hushålla med den resurs som närhet till vattnet och hamnen innebär. Hamnområden skall i huvudsak reserveras till förmån för företag som har nytta av/bidrar till hamnområdenas syfte enligt denna strategi. Parallellt med detta bör kommunen fortsätta arbeta för att underlätta etablering av företag i skärgården på mark utanför hamnområdena.

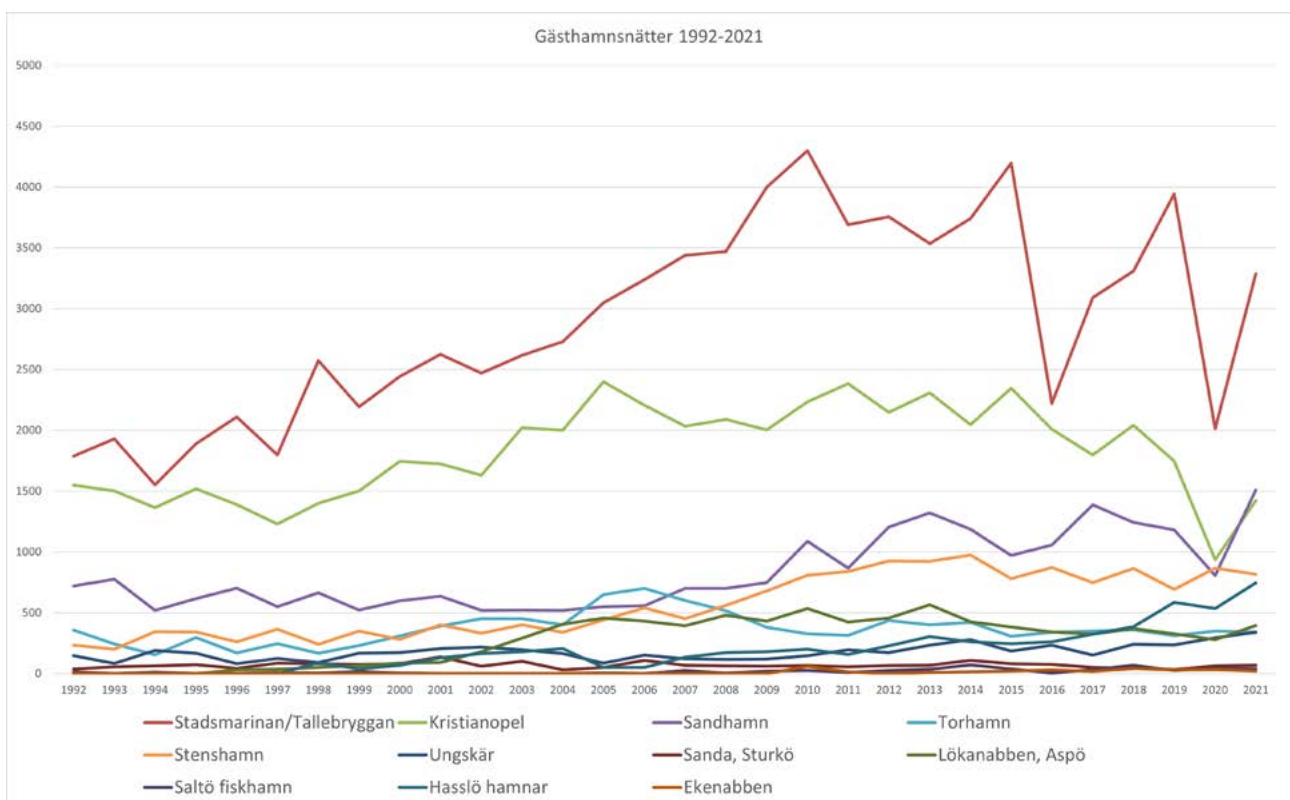
Turism

Karlskrona är en skärgårdskommun och skärgården är en bärande del i vår lokala identitet. Det är våra hamnar som möjliggör kopplingen mellan skärgården, staden och miljöerna på land. Här finns fantastiska natur- och kulturmiljöer, småskaligt fiske, fritidsbåtsaktiviteter, båtpendel och kommersiell skärgårdstrafik sida vid sida med livfulla skärgårdssamhällen. För Karlskrona som turistdestination är skärgården den främsta anledningen att resa hit, vilket med tydlighet framgår av flera års enkätundersökningar utförd på uppdrag av besöksnäringsenheten. En stark besöksnäring kan gynna skärgården och landsbygden på flera olika sätt. Många tillfälliga besökare under delar av året skapar underlag för service som gynnar det lokala näringslivet och berikar livsmiljön för invånare, till exempel skärgårdstrafik.

De senaste årens kommunala satsningar på båtpendel och hop-on hop-off trafik under turist-säsong, i tillägg till de traditionella skärgårdsrutterna, har skapat nya förutsättningar för både invånare och besökare att upptäcka allt fler av våra skärgårdspärlor. Turistsäsongen vidgas för varje år, och det är således av största vikt att kommunen fortsätter bidra till utveckling av vår skärgårdstrafik året om och satsar på en utveckling av våra skärgårdshamnar. En livfull hamn bidrar i sig till att öka en plats attraktivitet som besöksmål, och är därför viktig även för andra turistgrenar än den båtburna, liksom för det lokala näringslivet och ortens attraktivitet.

Fritidsbåtsturismen i Karlskrona har varit relativt stabil under flera år, och legat runt 9 000 gästnätter/år under perioden 2012-2021. Under samma period har antalet husbilnätter utvecklats från cirka 1 500 gästnätter/år till 8 000 gästnätter/år. Husbilarnas ökning speglar en nationell trend. Flertalet husbilsturister söker sig till hamnområden på grund av dess miljöer. Under dessa år har relativt lite gjorts för att stärka fritidsbåtsturismen. Det är därför troligt att Karlskrona som besöksmål för fritidsbåtsturister har stor potential att växa om Karlskrona kommun väljer att satsa på denna besöksgrupp. Riktade insatser och marknadsföring mot båtfolket är relativt enkelt att genomföra, men budskapet måste dock hänga ihop med erbjudande på plats, vilket i nuläget är bristfälligt inom elementära områden. Det gäller bland annat gästplatsutbudet i våra hamnar, liksom möjlighet att lägga till några timmar för att upptäcka närområdet. och bidra till den lokala ekonomin. Vidare handlar det om grundläggande båt- och gästhamnsservice som möjlighet att tanka bränsle, hantera avfall inom rimligt avstånd och ta hand om avlopp och svartvatten. Slutligen saknas ett attraktivt och utbrett serviceutbud i skärgården, som försäljningsställen, caféer och restauranger. Skärgården är fantastisk i sig, men mervärdet ligger i upplevelser på plats. Antalet företag på öarna har tyvärr minskat snarare än ökat i samma period som nämnt ovan.

För att åtgärda detta krävs ett samlat strategiskt grepp från Karlskrona kommuns sida, där flera förvaltningar och bolag arbetar tillsammans. Vid fortsatt arbete avser Besöksnäringen tillsammans med berörda förvaltningar att arbeta för en utveckling av Karlskrona som en levande skärgårdskommun. Satsningarna ska utgå från hamnar som i denna plan utpekats som platser för gästhamnkategori 1 och 2 i första hand. Besöksnäringens ambitioner är att jobba med båtägare som en definierad målgrupp och marknadsföra kommunen utifrån vad vi kan erbjuda. Som en del av biosfärområdet Blekinge Arkipelag sedan 2011, med höga natur- och kulturvärden, kan vi nischas oss inom målgruppen, med fokus på hållbarhet, småskalighet och lugn. Det ligger även i kommunens intresse att värdskapet i strategins utpekade gästhamnar säkerställs. Det förslås göras genom att anlita gästhamnsvärdar som är utbildade och har kunskap om hamnen och sevärdheter i området. På så sätt skapar vi nöjda gäster som kommer tillbaka och gärna berättar för andra om sin upplevelse i Karlskrona.



Diagrammet visar statistik över antalet gästnätter från 1992-2021.

Fritidsbåtliv

I Karlskrona kommuns vision finns fem utvecklingsområden. Två av dem är "Attraktiv livsmiljö" och "Upplevelsernas Karlskrona". En av Karlskronas största styrkor är läget mitt i skärgården och de goda förutsättningarna för ett lättillgängligt fritidsbåtliv. Den lättillgängliga skärgården är för många ett starkt skäl till att välja att bo i vår kommun. Förutsättningarna för fina upplevelser för både bofasta och besökare med egen båt är i det närmaste unika. Ett väl fungerande fritidsbåtliv är därför en viktig del i arbetet för att nå kommunens vision.

Karlskrona Kommun arbetar därför med ambitionen att det ska vara så enkelt som möjligt att ha egen båt och vistas i Karlskronas skärgård. De viktigaste förutsättningarna för det är att det finns bryggplatser tillgängliga på sommaren samt plats att förvara sin båt på vintern. Kommunen arbetar därför kontinuerligt med att skapa fler platser för detta.

Bryggplatser

Karlskrona kommun hyr ut cirka 1 900 fritidsbåtplatser vid 29 olika brygg-och hamnanläggningar. De flesta platserna finns i centrala Karlskrona, men även i ytterområdena kan båtplats hyras. Utöver detta finns ett flertal båtklubbar samt ett större antal privata bryggor. I centrala Karlskrona är det relativt god tillgång till bryggplatser för mindre båtar. Brist på platser råder dock för större båtar samt utanför tätorten, framförallt på de större bebodda öarna. Kommunen arbetar aktivt för att försöka tillgodose dessa behov. Utanför tätorten är tillgången på lämplig kommunalt ägd mark och vatten ett av de starkaste skälen till bristen på kommunala bryggplatser. Flera av kommunens skärgårdshamnar ligger på platser där det råder en brist på tillgängliga båtplatser. Det finns därför en intressekonflikt mellan platser för boende och önskemålet att tillgodose behovet av gästplatser för besökande och turister.

I centrala Karlskrona hyr kommunen ut ett stort antal båtplatser. Efterfrågan är stor, men det finns ofta plats för ytterligare några båtar, åtminstone av det lite mindre slaget. (<https://www.karlskrona.se/hitta-verksamheter/batplatser/> 2021-12-09)

Vinterförvaring

Behovet av vinterförvaring är varierat i kommunen. Variationen beror både på geografisk plats, på typ av båt och båtägarnas behov och önskemål. I Karlskrona finns en stark tradition av att vinterförvara småbåtar på den egna tomten, antingen vid bostaden eller vid fritidshus. Detta är en tradition som kan anses stimulera fritidsbåtlivet och ger Karlskrona en del av sin lokala prägel. Vid förvaring på tomten är det viktigt att tänka på att inte förorena marken vid avspolning av bottenmålade båt med biocidfärg, eller hantering av olja och glykol etc. Karlskrona kommun har i dagsläget ingen egen vinteruppläggningsplats. Däremot arrenderas kommunal mark ut till föreningar och båtklubbar för att tillhandahålla vinteruppläggningsplatser.

I de centrala delarna av Karlskrona finns viss brist på möjligheter att lägga upp mindre och mellanstora fritidsbåtar. Det finns normalt en viss överkapacitet på de centrala båtuppläggningsplatserna för att ta emot mindre båtar, men den har det senaste året minskat. I övriga delar av kommunen bedöms vinterförvaringsplats av små och medelstora båtar inte vara ett problem. Ytterligare kapacitet för utökad plats för vinterförvaring vid behov finns vid Åslätten i Nättraby, där gällande detaljplan medger en stor utökning av uppläggningsytan. Åslätten har likt Lorentsberg en begränsning i vattendjup vilket hindrar upptagning av större, mer djupgående båtar. Centralt i Karlskrona föreslås en ny båtuppläggningsplats på den tidigare skjutbanan vid Västra mark på sikt ersätta Lorentsberg. Området har kända markföreningar. Lämplig åtgärd behöver utredas innan ny användning ges. Den nya ytan har möjlighet att bli 3-4 gånger större än den befintliga. Problematiken med djupgående för större segelbåtar kvarstår dock även här. Därför bör ytterligare en ny plats för den funktionen tas fram.

En växande andel av båtägare önskar få sina båtar förvarade inomhus hos företag som erbjuder olika grader av service. Ett segment av båtar som inte kan erbjudas vinterplats i Karlskrona är de riktigt stora eller djupgående fritidsbåtarna som önskas förvaras och få service hos en firma. Den typen av båtar har idag sin närmaste möjliga förvaring i Nordersund i Sölvesborgs kommun. Det har länge ansetts vara en brist i Karlskrona att inte kunna erbjuda detta. Därför föreslås Ekenabben på Sturkö samt Sandhamn bli platser där utrymme för den typen av verksamhet erbjuds.

För större eller tyngre båtar är det nödvändigt att kunna sjösätta och torrsätta med hjälp av mobil kran. För att det ska fungera måste det finnas en kaj med tillräckligt vattendjup, samt tillräcklig stabilitet för den belastning kran och båt medför. Kommunen avser möjliggöra kranlyft



i följande fritidsbåtshamnar: Hallarna, Garpahamnen, Lökanabben, Ekenabben, Sanda, Handelshamnen, Lorentsberg (Framtida V. Mark), Saltö, Åslätten, Sandhamn, Kristianopel.

Karlskrona kommun tillhandahåller även ett antal båtramper för egen sjösättning och upptagning. Det är viktigt med en fortsatt god tillgänglighet till dessa för att underlätta för båtägare runt om i kommunen.

Drivmedel

Tillgången till drivmedel är avgörande för ett väl fungerande båtliv. Om man inte på ett smidigt sätt kan tanka sin båt begränsas också nyttjandet. I Karlskrona finns idag endast en sjömack, tillhandahållen av Preem Blå port. Macken fungerar bra, men rapporter om långa köer för tankning är vanligt förekommande. Preems mack är också den enda sjömacken på sträckan Ronneby till Kalmar. Det gör att båtlivet är mycket känsligt för en driftstörning på den macken. Karlskrona kommun ser därför gärna att ytterligare sjömackar etablerar sig i vårt närområde. Höga säkerhetskrav och begränsad säsong har dock medfört att det visat sig svårt att få ekonomisk lönsamhet i att etablera mindre sjömackar. Lägen nära stora mängder fritidsbåtar och trafikerade farleder behöver därför sökas. En samordning med annan drivmedel- eller båtrelaterad service är sannolikt också en stor fördel, då en sjömack kräver bemanning under öppetiderna. Därmed bedöms skärgårdshamnarna inte som de mest säkra platserna för etablering. Kommunen avser arbeta för utökning av den lokala sjömacks-kapaciteten i ett särskilt projekt.

Likt bilindustrin sker en utveckling mot eldrivna båtar. Utvecklingstakten är långsammare men det börjar ta fart. Det kommer ställa nya krav på laddinfrastruktur, något som idag inte finns i Karlskrona. Det pågår utveckling inom området och Karlskrona kommun följer det. Vid arbete med nya tankanläggning behöver möjligheten till laddning ingå.

Tillgänglighet till skärgården

För att skärgården ska vara lätt att uppleva för många måste den vara tillgänglig. Det betyder både att det ska vara enkelt att välja att ta sig ut med egen båt, vara lätt att hitta bra platser att åka till och lägga till vid, samt att båtresan dit ska vara upplevelserik och kännas trygg. Karlskrona kommun avser arbeta med följande strategier för att uppnå detta.

Närhet till båten

Karlskronas läge som en stad mitt i skärgården har givit oss förutsättningar som inte finns på särskilt många ställen. Förutom ett flertal större småbåtshamnar finns också ett stort antal mindre bryggor spridda runt om både staden och resten av skärgården. Det ger förutsättningar för många av våra invånare att ha ett mycket bekvämt avstånd till sin båt, och det är vanligt att kunna både gå och cykla mellan hem och brygga. Detta är en stor kvalitet för båtägaren och gör båtlivet mycket mer lättillgängligt. Det är därför kommunens ambition att även fortsättningsvis se positivt på utveckling av bostadsnära bryggor och båtplatser.

Tillgänglighet till båtplatsen

Att lätt kunna nå bryggan med packning, och att kunna parkera den egna bilen under en längre tid medan man är ute med sin båt är viktigt för många. Särskilt viktigt är det för båtägare som avser vara ute flera dagar, då man ofta har med sig mycket packning och inte kan flytta bilen inom de vanliga 24 timmarna som ofta gäller. Men även en vanlig dagsutflykt med familjen kan innebära en hel del att bära. I utformningen av närmiljöerna till båtplatser bör detta tas i beaktande. Om parkeringsmöjligheter inte kan tillgodoses bör åtminstone goda angöringsmöjligheter för avlastning undersökas. Även cykelparkering är viktigt att beakta i närheten av bryggor.

Gästplatser i varje hamn

För att göra båtlivet intressant behöver det inte bara finnas bryggor att använda som hemhamn, utan också möjligheter att förtöja i andra hamnar dit man vill åka. Kommunen avser därför säkerställa att det i alla kommunens hamnar finns ett tillräckligt förutsättningar för besökande att förtöja.

Tillgängliga tilläggningsplatser i skärgården

Karlskronas geografi och historia som marinbas och kustsamhälle gör att det finns många bryggor och andra anläggningar i skärgården som tidigare haft viktiga funktioner men nu är mer eller mindre övergivna. Det är ofta i grunden anläggningar av hög kvalitet men som behöver skötsel. Tillgängligheten i skärgården skulle öka markant om det skapades förutsättningar för ett långsiktigt omhändertagande och utveckling av den typen av anläggningar. Det kan utöver bryggor även handla om förtöjningsringar eller liknande anordningar som underlättar tillgängligheten till en plats. Ofta finns dessa anläggningar på mark med en annan ägare än kommunen. Ibland med oklara ägandeförhållanden. Att rusta upp och vidmakthålla dessa anläggningar kan i vissa fall vara kostsamt, och ibland svårt för ägaren av marken att motivera för egen del. Detta är en utmaning för kommunen att arbeta med. Ett särskilt projekt kring upprustning och långsiktig förvaltning av den typen av anläggningar bör startas, tillsammans med flera berörda organisationer och fastighetsägare. I Stockholms skärgård hanteras det genom en skärgårdsstiftelse. Det förekommer också varianter där det hanteras genom destinationsbolag. Gemensamt är att det finns någon organisation som tar ett ansvar för frågorna och att det inte är vinstdrivande.

Förbättrade sjökort

Karlskronas skärgård har en potential att locka fler besökare än vi tar emot idag. Många långseglare väljer att passera Blekinge utomskärs. Skälen till detta är flera. Men vår historia som militärt skyddsområde där utländska besökare inte varit välkomna spelar en stor roll fortfarande. Det gör att vi inte är lika etablerade som besöksmål för utländska seglare som andra destinationer. Blekinge skärgård har också rykte om sig att vara grund och svårnavigerad. En blick på sjökorten avskräcker genast många seglare från andra länder och platser. Samma resonemang gäller till del också för de egna kommuninvånarna, åtminstone vad gäller vår Östra skärgård. Den anses av många vara alltför grund och stenig för att man ska vara bekväm med att utforska den med egen båt. De sjökort som finns tillgängliga över vår skärgård är framställda av Sjöfartsverket och har en relativt grov noggrannhetsnivå i de delar som inte finns i närheten av farleder eller hamnar. Det finns privata företag som har specialiserat sig på att framställa sjökort med större noggrannhet i grunda vatten, i syfte att öppna upp skärgårdsområden som tidigare upplevts som omöjliga att besöka. Detta görs på uppdrag av lokala aktörer, och finns bl.a. i delar av Karlshamns skärgård, i Kalmar. Det vore lämpligt för Karlskrona att utreda förutsättningarna att framställa sådana sjökort även i vår skärgård. Sannolikt skulle det medföra att fr.a. vår östra skärgård blir betydligt mer tillgänglig för fritidsbåtlivet.

Marknadsföra naturhamnar

En stor del av upplevelsen av skärgården är friheten att förtöja vid en klippa i en naturhamn. För många är det dock svårt att veta vilka klippor som är lämpliga utifrån vattendjup och tillgänglighet med mera. I många andra delar av landet finns även naturhamnar utpekade i hamnguiden och annat informationsmaterial. T.ex. finns naturhamnarna i hela ostkustens skärgårdar kartlagda i både gästhamnsguiden och därmed även på Eniros sjökort. Motsvarande information är bristfällig i Blekinge skärgård med endast ett mindre antal utpekade platser. Att kartlägga och marknadsföra våra naturhamnar på ett motsvarande sätt skulle göra skärgården mer lättbesökt och trevligare för både egna invånare och gästande båtar.



Klimatförändringar

Då klimatförändringarna kan väntas påverka all kustnära infrastruktur behöver ställning tas till framförallt beräknat stigande havsnivå även i den här planen. I Karlskronas generella planering utgår man ifrån att känslig infrastruktur placeras 3 meter över medelhavsnivån. För Karlskronas skärgårdshamnar medför det ett svårhanterat ställningstagande, då ingen av dem har kajer och hamnplaner som ligger mer än ca 2 meter över havet, och ofta lägre än så. Det bedöms inte som rimligt eller ens klokt att i denna plan föreslå en så kraftig höjning av kajer, pirar och hamnplaner. Det skulle medföra oöverskådliga kostnader, skapa svårhanterade situationer mot den lägre omgivningen och kulturmiljöerna, samt göra kajerna oanvändbara för de mindre fritidsbåtar som till största del avses vara de båtar som nyttjar kajerna. Kommunen avser därför i denna plan inte att föreslå att hamnarna byggs om för att anpassa sig till den väntade havsnivåhöjningen. Däremot bör en medvetenhet hållas och utvecklingen fr.a. i tid följas så att anpassningar kan ske successivt. Kommunen avser säkerställa att långsiktigt hållbara investeringar sker på ett sådant sätt att de antingen är klimatsäkrade, eller medvetet bedöms som avskrivna i god tid innan klimatförändringarna kan väntas påverka dem.

Naturvärden

I Karlskrona skärgård finns många områden med höga naturvärden. Större delen av skärgården är ett ekologiskt känsligt område (riksintresse). Skärgården omfattas i stora delar dessutom av riksintresse för naturvärden och/eller friluftslivet. I Karlskrona skärgård finns även ca 20 Natura 2000-områden, ca 10 naturreservat och ca 30 djurskyddsområden. Särskilt östra skärgården har höga naturvärden, även i ett internationellt perspektiv. Den är utpekad som Ramsar-område (värdefulla våtmarker) och BSPA-områden (skyddade havsområden i Östersjön). Många av naturvärdena är förknippade med skyddade grundområden, strandängar och oexploaterad natur. Skärgården har ett stort värde för häckade, rastande och övervintrande fågelarter. Skärgården är dessutom en viktig uppväxt- och reproduktionsmiljö för fisk, såsom gädda, abborre och sik. I skärgården finns ett stort antal hotade och skyddade växt- och djurarter, bl a mer än 100 rödlistade arter.

Flera av skärgårdshamnarna ligger i områden som är av riksintresse för naturvärden och/eller friluftslivet samt i Ramsar- och BSPA-områden. Även värdefulla och skyddade naturområden som ligger nära en skärgårdshamn kan påverkas av båttrafik till och från hamnarna samt av utsläpp till vatten som kan ske i en hamn och sprida sig i vattnet.

Skärgårdens höga naturvärden är en av de faktorer som gör den attraktiv för turister och ortsbor. Den i stor utsträckning opåverkade naturen i Karlskrona skärgård erbjuder fantastiska naturupplevelser. Fiske är en populär fritidssysselsättning i Sverige; varje år ägnar sig ca 1,3 miljoner svenskar åt fritidsfiske. Dessutom förekommer utländsk fisketurism i betydande omfattning. Fisketurismen har stor betydelse för en mängd småföretag i kommunen. Goda förutsättningar för fiskars reproduktion i Karlskrona skärgård är en förutsättning för att fritidsfisket ska kunna bestå och utvecklas på ett hållbart sätt.

Vid utveckling av skärgårdshamnarna i Karlskrona kommun ska hänsyn tas till skärgårdens höga naturvärden. Det gäller t ex när val ska göras av vilka hamnar som ska byggas ut, samt när fler bryggor för fritidsbåtar ska anläggas. Naturvärden i och i närheten av hamnar ska beaktas när arbeten i vatten ska utföras så att värdefull bottenmiljöer inte förstörs och så att grumling inte sprider sig till skyddade och/eller värdefulla naturområden.

Miljöfrågor i fritidsbåtshamnar

Avgränsning

Denna plan hanterar miljöpåverkan som sker i hamnområdet, på land och i vattnet, kopplat till driften av hamnen som sådan, samt fritidsbåtfrågor inne i hamnarna.

Båtbottenfärger

Vissa typer av båtbottenfärger innehåller aktiva ämnen som är giftiga för växter och djur som lever i havet och på land. Båtbottenfärger av den typen kallas biocidfärger och ska granskas och godkännas av Kemikalieinspektionen (KEMI). I Karlskrona kommun får vi endast använda biocidfärger som är godkända för användning på ostkusten. En båt som väger 200 kg eller mindre får inte målas med biocidfärg. Det finns också så kallade fysikaliskt verkande färger som inte behöver godkännas av KEMI och sådana får användas över allt.

Det finns alternativ till att måla båtbottnen med färg för att undvika påväxt. Alla går inte att använda för alla typer av båtar och vissa är kostsamma. Exempel på alternativa metoder som finns tillgängliga i dag är mekanisk tvätt i vattnet, tvätt med ultraljud, tvätt på land med högtryckspruta, skrovskydd under båten vid bryggan, förvaring av båten i luften, och förvaring av båten i sötvatten.

Fritidsbåthamnar kan uppmuntra och underlätta för båtägarna att inte använda biocidfärger, t.ex genom att erbjuda sätt att förvara båtar som minskar behovet av båtbottenfärg. Hamnar kan också informera båtägare om vilka båtbottenfärger som är tillåtna och uppmana till användning av hårda bottenfärger.

Karlskrona kommun avser att verka för förändringar inom området genom att stimulera miljövänligare teknik för båtbottentvätt, i syfte att det ska bli attraktivt för båtägare att avstå från bottenmålning.

Tvätt av båtbottnar

När man tvättar en båtbottnen som är målad med biocidfärg lossnar en del av färgen och ett avloppsvatten uppkommer som förorenar miljön. Enligt Havs- och vattenmyndighetens (HaV) riktlinjer bör botten tvättas av båtar målade med biocidfärger ske på en tät arbetsyta (spolplatta) som är ansluten till en reningsanläggning. Borsttvätt i vatten är enligt HaV ett miljövänligt alternativ för båtar som inte är målade med biocidfärger. Riktlinjerna är inte bindande utan rekommendationer till bl.a fritidsbåthamnar och de kommunala tillsynsmyndigheterna. De medför inga bindande krav på etablering av spolplattor i alla lägen; en bedömning måste göras från fall till fall.

Det bästa sättet att undvika negativ miljöpåverkan i samband med båtbottentvätt är att inte måla båten med biocidfärg; då kan tvätt av båtbottnen ske med högtryckstvätt på grusad yta, genom skrubbing i vattnet eller i en borsttvätt i vattnet. I fritidsbåthamnar där tvätt av båtbottnar som är målade med biocidfärger sker kan det vara nödvändigt att tvättvattnet samlas upp och renas innan det släpps ut, eller ett recirkulerande tvättssystem utan utsläpp av avloppsvatten användas. Det kan förväntas ske en utveckling av alternativ till spolplatta med reningsanläggning i framtiden.

Kommersiella båtbottentvättar i vatten har tidigare funnits i Karlskrona, men verksamheten har upphört. Det finns relativt få kommersiellt drivna båtbottentvättar utanför storstadsregionerna. Då möjlighet till tvätt av botten under säsong är avgörande för att många båtägare ska kunna välja att inte måla sin båt med biocidfärg, är det eftersträvansvärt att en sådan funktion finns lätt-tillgängligt. Karlskrona kommun avser därför försöka stimulera etablering av en båtbottentvätt. En förutsättning vid användandet av en borsttvätt i vatten är att båten som tvättats inte målats samma år som den tvättas, och inte heller tidigare målats med självpolerande ("blödande") färger eller färger som innehåller högre nivåer av biocider än vad som är tillåtet idag.

Båtar som kan dras upp på trailer kan med fördel tvättas under säsong och därmed kan målning med biocidfärg undvikas. Detta förutsätter dock att det finns möjlighet för båtägaren att på ett rimligt sätt dra upp båten och tvätta den med högtryckstvätt. Det saknas idag möjlighet för allmänheten att högtryckstvätta båten vid offentligt tillgängliga sjösättningsplatser. Ett mindre antal båtklubbar har möjlighet att erbjuda vatten och elektricitet i anslutning till en sjösättningsramp till sina medlemmar.

Det finns ekonomiska och praktiska svårigheter förknippade med att rena avloppsvatten från båtbottentvätt av båtar målade med biocidfärger. Karlskrona kommun bedömer att en rimlig väg att gå är att i första hand hantera det stora antalet mindre båtar som finns i kommunen, där det är möjligt att under säsong dra upp båten på trailer och tvätta den. Ett stort antal av de som äger en sådan båt är inte medlemmar i någon båtklubb utan har sin båt liggande vid privata bryggor eller vid kommunala bryggplatser. Det är därför lämpligt att kommunen själv tar ett första ansvar för att möjliggöra en miljöriktig hantering av denna stora volym båtar.

Karlskrona kommun avser att stimulera förändringar inom området genom att i anslutning till kommunala sjösättningsramper möjliggöra tvätt av båtbottnar på spolplatta med rening, verka för att båtklubbar får möjlighet att hantera mindre, trailerbara båtar så att de inte behöver måla samt verka för att båtbottentvätt i vattnet etableras i centralt läge i Karlskrona.



Uppställningsplatser på land

På uppställningsplatser för båtar är marken ofta kraftigt förorenad av ämnen som är skadliga för människors hälsa och miljön. Människor som vistas på uppläggningsplatser kan exponeras för föroreningar när båtbottnar målade med biocidfärger tvättas, skrapas och slipas, och via den förorenade marken.

För att undvika risker för människors hälsa och miljön vid uppställningsplatser finns det mycket en fritidsbåthamn kan göra. Tydliga rekommendationer om att båtägare ska samla upp färgrester samt använda personlig skyddsutrustning vid slipning, skrapning och tvättning är viktigt. Barn ska inte vistas på uppläggningsplatser. Om uppläggningsplatser ska användas till något annat på sommaren måste hamnen säkerställa att marken inte innehåller föroreningar i halter som kan vara skadliga för människors hälsa; detta sker genom provtagning och riskbedömning. Sopning av asfalterade ytor minskar utsläppen till havet. Dagvatten från asfalterade ytor ska samlas upp i dagvattenledningar som regelbundet slamsugs.

Om hamnen vill genomföra markarbeten eller byggnation på en uppställningsplats ska miljö- och samhällsbyggnadsnämnden kontaktas eftersom sådana arbeten omfattas av särskilda regler i miljöbalken.

Avfallshantering i fritidsbåthamnar

I en fritidsbåthamn uppkommer olika typer av avfall, t ex farligt avfall, hushållsavfall, grovavfall och toalettavfall. I Sjöfartverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar finns särskilda regler om avfallshantering i fritidsbåthamnar. I en fritidsbåthamn ska finnas en mottagningsanordning för avfall för de fritidsbåtar som normalt anlöper hamnen. Två eller flera hamnar får ha gemensamma mottagningsanordningar om det inte orsakar olägenheter för fritidsbåtägarna. Hamnar får inte ta ut en särskild avgift för mottagning av avfall. Varje fritidsbåthamn ska ha en avfallshanteringsplan som revideras minst var tredje år. Hamnen ska informera den som nyttjar hamnen om hur avfall tas emot i hamnen.

Det är viktigt att alla fritidsbåthamnar följer de regler som finns om avfallshantering i hamnen. Hamnen ska utse en ansvarig för avfallshanteringen samt ha en uppdaterad avfallshanteringsplan. Tydlig information till båtägare om var mottagningsanläggningen finns samt vilket avfall som kan lämnas till den, ger förutsättning till en bra avfallshantering i hamnen. Mottagnings-



anläggningen behöver skötas och ses efter, så att den hålls i gott skick. Om avfall lämnas på andra platser i fritidsbåthamnen, måste hamnen städa undan det. Om en ny avfallsmottagningsanläggning ska byggas ska miljö- och samhällsbyggnadsnämnden kontaktas, eftersom bygglov och/eller anmälan enligt miljöbalken kan krävas.

Arbeten i vatten

Vid arbeten i vatten uppkommer störningar som kan påverka växter och djur i havet. Ekosystemet på den plats där arbetena sker påverkas mycket kraftigt genom att habitat försvinner p g a mekanisk påverkan. Uppgrumling av bottensediment leder till spridning av partiklar, näringsämnen och föroreningar, vilket kan påverka djur och växter i närområdet. Buller som uppkommer i samband med arbetena kan skada vattenlevande djur. Arbeten i vatten kallas vattenverksamhet och kräver tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken. Att anlägga bryggor kan kräva bygglov. Strandskydd gäller generellt 100 meter från strandlinje, både på land och i vattnet; undantag finns. Utöver det generella strandskyddet finns utökat strandskydd på 300 meter. Det är Länsstyrelsen som beslutar om utökat strandskydd. Strandskyddsdispens kan krävas för arbeten i vatten och söks hos miljö- och samhällsbyggnadsnämnden eller länsstyrelsen.

Arbeten i vatten ska inte genomföras om det finns andra alternativ. Om arbeten i vatten är nödvändigt ska de genomföras en tid på året när risken för negativ påverkan på växt och djurliv är som minst (i de flesta fall oktober-mars). För att förhindra att grumling sprider sig i vattnet kan t ex siltgardin användas. Fritidsbåthamnar bör planera arbeten i vatten i god tid, eftersom det kan ta tid att få nödvändiga beslut från länsstyrelsen och /eller miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Påverkan på marina ekosystem

En fritidsbåthamn har en stor påverkan på de marina ekosystemen på den plats där den ligger. Bryggor och andra anordningar i vatten medför förlust och förändringar av bottenmiljön, genom fysisk påverkan och skuggning. Båttrafik och ankring grumlar upp sediment samt skadar bottenmiljön. Miljögifter sprids från båtar, förorenade sediment och från förorenade landområden. Det är framför allt grunda, vågskyddade områden med värdefulla mjukbottnar som påverkas, eftersom fritidsbåthamnar ofta ligger på sådana platser.

Det finns många åtgärder en fritidsbåthamn kan vidta för att minska påverkan på marina ekosystem. Pålade bryggor kan på särskilt känsliga områden med sandbotten vara bättre än flytbryggor där vattendjupet är mindre än 6 meter, eftersom skuggpåverkan blir mindre. Om man kan placera bryggor i nord-sydlig riktning minimeras skuggpåverkan. Att använda bryggtäckning som släpper igenom mycket ljus är också positivt. För att minimera kättingskador på botten och vegetation ska man använda så korta kättingar som möjligt i vattnet. Information till båtägare om hur man ska köra båten för att undvika propellerskador och om var känsliga områden finns, är också ett sätt att försöka undvika påverkan. Att möjliggöra förvaring av båtar på land gör att behovet av bryggplatser minskar. Hamnen kan också uppmuntra båtägare att dela båt.

Skärgårdstrafik

Idag trafikeras 8 linjer och det bedrivs en omfattande charterverksamhet i Karlskrona skärgård. Skärgårdstrafiken körs främst på sommaren men ett antal linjer upprätthålls året om i Östra skärgården samt mellan Handelshamnen och Sturkö/Hasslö. Fisktorget och Handelshamnen är idag nav för skärgårdstrafiken med attraktiva och lättillgängliga placeringar. Från Fisktorget utgår den turistbetonade trafiken, medan pendeltrafiken året runt till Hasslö och Sturkö utgår från Handelshamnen. Från Handelshamnen är det fler avgångar än från Fisktorget. I Östra skärgården utgår trafiken från Yttre Park till Långören, Inlängan, Stenshamn och Ungskär.

Skärgårdstrafiken är viktig för besöksnäringen. Tydlighet och skötsel av miljöerna där båtarna angör är viktiga faktorer för en väl fungerande verksamhet och upplevelsen. Skärgårdstrafiken omges av en del frågor som kan hanteras i de hamnar som angörs för att ge en bättre upplevelse. Bland annat handlar det om att se till kundens hela resa, med både tillgänglighet och komfort. Men också om mer tekniska/juridiska frågor som båtarnas tillgänglighet till hamnarna, och förhållandet till resten av den verksamhet som finns i hamnen.

Strategi

Säkerställ att det finns möjlighet att parkera bil och cykel samt angöring av kollektivtrafik nära hamnar som särskilt viktiga för boende i skärgården samt arbetspendlande. Liksom de hamnar som är mest frekventerade av turister. (Fr.a. Fisktorget och Torhamn).

Säkerställ alltid att kommunen har en formell rådighet och tydliga ekonomiska avtal kring de platser där skärgårdstrafiken angör. Investeringar i anläggningar sker enbart om rådighet motsvarande investeringens omfattning och livslängd kan säkras.

Tydliggör vilka delar av bryggor/kajer som behövs för skärgårdstrafikens funktion. Detta då man ofta samsas med gästbåtar på samma plats. Genom att tydliggöra med markeringar på bryggan kan sannolikt fler gästplatser tillgodoses, samtidigt som konflikter eller osäkerheter med skärgårdstrafiken kan undvikas.



Hantering av kommunal rådighet och avtal

Kommunal förvaltning och drift av hamn och brygganläggning

I nuläget finns det flera olika varianter för hur en kommunal hamn eller brygganläggning förvaltas och bedrivs. En variant är att Karlskrona kommun själva upplåter båtplatser, en annan variant är att en förening eller ett företag arrenderar hela eller delar av en hamn eller markområde till en kommunal brygganläggning, för att i sin tur upplåta båtplatser till sina medlemmar eller kunder. Det finns flera olika varianter men de två nämnda är de vanligaste. Både kommunal, förening och företagsdrift föreslås fortsättningsvis vara aktuella vid beslut gällande hamn eller brygganläggnings drift, då det finns för och nackdelar med båda tillvägagångssätten. När kommunen arrenderar ut hela eller delar av en hamn eller markområde av en kommunal brygganläggning är det viktigt att kostnaden för arrendet täcker de underhållskostnader som anläggningen kräver eller att arrendatorn också står för underhållskostnaderna.

Upplåtelse av hamnar till företag eller föreningar har historiskt inte fungerat. Många arrenden är väldigt förmånliga för arrendatorn, som kunnat upplåta båtplatser till sina medlemmar till låga priser och åsidosatt underhållet av anläggningen. Konsekvensen har varit att Karlskrona kommun inte haft intäkter som täcker kostnaderna för underhållet av anläggningarna eller att arrendatorn ej har skött det underhållsansvar de har enligt avtalet. Pengar för akuta reparationer och underhåll har tagits från budgeten för investering och utveckling av nya anläggningar samt från intäkter från Karlskrona kommun egna upplåtelse av båtplatser, något som framför allt hämmat anläggande av nya fritidsbåtplatser. Det är därav mycket viktigt att nya arrendeavtal tecknas på ett sådant sätt att det finns förutsättningar att underhålla befintliga anläggningar på arrendestället. Avtalsstrukturen och dess villkor föreslås ses över så att det finns en enhetlighet i hur avtalen skrivs. Är föreningen eller företaget inte beredda att acceptera ett arrendeavtal som säkerställer anläggningens underhåll bör anläggningen drivas i kommunal regi. Grunden i resonemanget bygger på att Karlskrona kommun på ett ansvarsfullt sätt ska förvalta sina tillgångar och kostnaden för underhåll ska tas ut av brukaren inte skattekollektivet.

Försäljning av mark i hamnområden

Hamnar är att beakta som strategisk infrastruktur. Grundinställningen är därför att hamnar inte ska säljas utan istället utarrenderas. Har det efter noga avvägning bedömts att del av hamn eller hamnanläggning saknar betydelse för det allmänna behovet för all framtid eller mycket lång sikt kan en försäljning eller upplåtelse med tomträtt vara aktuell.

Vid försäljning i hamnområde ska det också övervägas om anläggningar så som pirer och kajer ska säljas ihop med landytor i syfte att kommunen inte ska stå kvar med kostnader för underhåll i en hamn, eller delar av en hamn som de inte har användning för. Ansvar för underhållet av anläggningen av hamnen ska ligga på den dem som i övrigt äger och nyttjar området.

Arrende eller tomträtt i hamnar

I första hand ska kommunal mark upplåtas med arrende. Arrendet kan löpa över olika lång tid beroende på vilket intresse kommunen har för framtida utveckling och förändringar i hamnen. I undantagsfall kan tomträtt övervägas. Vid upplåtelse av tomträtt ska det vara utrett att kommunen saknar intresse i området under en lång tid framåt. En faktor som ska tas med i bedömningen för längd på arrende är syftet med upplåtelsen och näringsidkarens möjlighet att etablera sig och utvecklas.

Om en hamn eller ett markområde till en kommunal brygganläggning arrenderas ut ska arrendeavgiften täcka kostnader för avskrivning samt drift och underhåll av anläggningen under arrendetiden. Anläggningen ska vid arrendetidens slut vara i samma skick som vid arrendets början. Anläggningen ska besiktigas och värderas såväl innan som efter arrendetiden. Grunden till detta är att kommunen inte ska stå för kostnader för underhåll av anläggningar som det inte finns kostnadstäckning för.

Kommunala eller privatägda bryggor

I hamnar där kommunen äger mark eller vatten ska bryggorna ägas av kommunen. Upplåts mark eller hamnar kan dock bryggor anläggas av privata aktörer. I hamnar där kommunen inte har rådighet över mark och vatten ska vi inte heller investera i bryggor eller dylikt. För bryggor som är av vikt för allmänheten ska kommunen skaffa sig rådighet innan investeringar görs i anläggningen. Det kan till exempel handla om bryggor som behövs för kollektivtrafik och logistik i skärgården.

Kommunala insteg i hamnar där vi saknar/har begränsad rådighet

Kommunala investeringar ska i första hand riktas till hamnar där vi har rådighet över mark och vatten, så att de egna investeringarna skyddas. Vid enskilt ägande ska investeringar endast göras under tydliga avtalsförhållanden och vid behov officialservitut etc. Avtalstiden ska ligga i paritet med avskrivningstiden för investeringen.



Principer för upprättande av avtal i kommunala hamnar

Vid de tillfällen då Karlskrona kommun ska arrendera ut sin hamnanläggning ska det göras så likvärdigt som möjligt. Förutsättningarna i olika anläggningar är dock olika och viss skillnad i hur avtalen upprättas kan behöva tillämpas. Nedan beskrivs principer och viktiga aspekter att ta i beaktan vid upprättande av arrendeavtal mellan Karlskrona kommun och båtclubb/privat aktör. Denna plan fastställer inte exakt hur avtalen ska se ut. För att implementera planens intentioner rekommenderas att en mall tas fram för hur ett arrendeavtal ska utformas.

Kommunal taxa för båtplats ska användas för att bedöma vilken intäkt en förening förväntas ha

- Den kommunala taxan är avvägd för att täcka kostnader för att administrera, sköta och underhålla samt utveckla hamn/brygganläggning. Den ska därför ses som ett riktmärke för vilka inkomster som behövs per båtplats för att anläggningen ska kunna skötas och underhållas med dem intäkter som genereras av de som innehar en båtplats.

Arrendeavgiften ska balanseras så att det finns något att vinna på ideellt arbete.

- En förening har möjlighet att sköta delar av arbetet så som administration och dagligt underhåll med ideella krafter. Detta ska viktas mot att kommunen behöver kostnadstäckning för underhåll och reparation av anläggningen som specificeras som kommunens ansvar i avtalet. Låga avgifter för båtplats till bekostnad för uteblivet underhåll eller att skattekollektivet helt ska stå för underhållskostnaderna accepteras ej. Ideella insatser skall ej kompenseras ekonomiskt av kommunen.

Underhållsskulden som finns i flera anläggningar behöver balanseras för att rimliga avtal ska vara möjliga.

- Det innebär att kommande kostnader för stora underhållsarbeten som redan innan avtalets tecknande behövde genomföras inte ska belasta framtida avskrivningskostnader i anläggningen och således inte finansieras av arrendatorn.

Besiktning och underhållsplan för anläggningen upprättas före tecknande av arrendeavtal. I samband med detta ska också en inventeringslista över lös egendom upprättas som även anger vem som äger egendomen

- Ligger till grund för beräknade kostnader för underhåll, samt tydliggör vem som äger vad och hur ansvaret för omhändertagande/överlåtelse av lös egendom ska ske under avtalsperioden samt vid avtalets upphörande.

Investeringar i lös egendom så som flytbryggor ska stämmas av med kommunen innan så att båda parter är medvetna/överens om vad som gäller vid arrendets slut. Finns ingen överenskommelse ska egendomen plockas bort vid arrendets slut.

Arrendeavgiften ska sättas så att medel utöver kostnader för kontinuerligt underhåll genereras i kommunen.

- Dessa medel ska fungera som buffert så att större och/eller oväntade reparationer av anläggningen kan motiveras även om kostnaden överskrider intäkterna från det aktuella arrendeavtalet. Kommunen hanterar i detta fall samtliga kommunala hamnar samlat och säkerställer därmed kostnadstäckning oavsett var behovet av större åtgärd uppstår.

Följs ej upprättad skötselplan faller arrendet.

- Redovisning av åtgärder kopplat till skötselplanen sker årsvis till kommunen.

Kostnader för drift och underhåll som åligger arrendatorn kan ej debiteras kommunen som utförd tjänst. Det ligger inom arrendatorns ansvarsområde och är reglerat i prissättningen av arrendeavgiften.

Gränsdragning mellan kommunalt underhåll och arrendatorns underhåll definieras i avtalet.

- Större komplexa anläggningar i form av kajer och pirer hanteras av kommunen. Det ska tydligt defineras vad kommunen ansvarar för. Tillika ska det vara tydligt att övriga kostnader/arbetsinsatser åligger arrendatorn.

Nyinvesteringar i anläggningen utförda av arrendatorn ska stämmas av och godkännas av kommunen. Innan godkännande ges ska det vara klarlagt hur rådigheten ser ut vid arrendetidens slut. Kommer båda parter inte överens om investeringens värde för inlösen efter arrendetidens slut ska investeringen inte tillåtas.

- Syftet är att med enkelhet klargöra förhållandena vid avtalets utgång och skydda båda parter från oförutsedda kostnader eller problem.

Nyinvesteringar i anläggningen som utförs och bekostas av kommunen under arrendeperioden kräver omförhandling av arrendeavtalet och dess avgift. Nyttillkomna investeringar ska föras in i skötselplanen.

Anläggningen ska vara i samma skick vid arrendets slut som när avtalet ingicks om ej annat anges vid tecknande av arrendeavtalet.

- Även vid arrendetidens utgång ska besiktning av anläggningen göras.

Gästhamn ska bedrivas minst i av kommunen önskad omfattning.

- Vilka ytor och i vilken omfattning detta ska bedrivas behöver definieras och vara en del i avtalet.

Gästhamnsintäkter går i huvudsak till arrendatorn.

- Sköter arrendatorn allt runtomkring gästhamnsverksamheten själv går också intäkterna för det direkt till klubben. Delas ansvaret eller om Karlskrona kommun är delaktiga i driften av gästhamnsverksamheten delas intäkterna baserat på hur stor insatsen är.

Allmänhetens tillträde ska alltid säkerställas.

- En utarrenderad kommunal hamn får inte stängas av för allmänheten. Det gäller såväl landområden som pirar och bryggor.

Delar av området som behövs för kommunalt behov ska ej ingå i arrendet.

- Exempelvis tillgång för dockning/förtöjning av skärgårdsbåtar, brandförsvar med mera. Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar ger vägledning för olika anspråk som riktas till de olika hamnarna. Se del om respektive hamn.

Ansvar för drift av landytor och tekniska anläggningar som el och vatten/avlopp ska vara tydligt klarlagt.



Del 2. Karlskronas skärgårdshamnar

I detta avsnitt hanteras Karlskrona kommuns hamnar var för sig. Syftet är att i en fysisk plan visa hur olika behov kan tillgodoses i respektive hamn och att utgöra ett stöd för kommunen och andra i en långsiktig utveckling av de olika hamnarna.

Hamnfunktioner

För att kunna beskriva hur olika hamnar ska användas, och hur olika anspråk ska prioriteras har ett antal användningar definierats nedan. Varje hamn tilldelas sedan en eller flera av nedanstående funktioner. Dessa funktioner beskrivs sedan mer ingående i förslagstexten för respektive hamn. De olika användningarna har kategoriserats enligt följande:

Fritidsbåtshamn

En hamn där enskilda privatpersoner erbjuds plats för säsongsförtöjning av privatägda fritidsbåtar. Hamnen kan skötas av antingen Karlskrona Kommun, en privat huvudman eller en båtklubb.

Vinteruppläggnig

Inom hamnområdet finns avsatta ytor för vinteruppläggnig av privata fritidsbåtar.

Gästhamn kat 1

Större gästhamn med hög servicenivå. Här finns bemanning dagtid under högsäsong, el och vatten att tillgå, café eller restaurang etc. här ska gästen kunna förvänta sig en god nivå av service.

Gästhamn kat 2

Mindre gästhamn med lägre servicenivå. Obemannad större delen av dagen. Utgör ofta en mindre del av en större hamn med andra funktioner.

Gästhamn kat 3

En mycket enkel gästhamn. Består huvudsakligen av en möjlighet att säkert förtöja sin båt.

Pendlarparkering

Platser avsedda för dagförtöjning. Syftar att tillgängliggöra hamnen för tillfälliga besök, utan att konkurrera med platser för gästhamnarnas övernattande båtar. Detta möjliggör pendling till arbeten, besök på restauranger eller andra kommersiella funktioner samt tillgängliggör intressanta besöksmål.

Skärgårdstrafik

Här ska tilläggningsmöjligheter för skärgårdstrafiken säkras. Både funktionellt och juridiskt.

Kommersiell service

Här lämnas utrymme i hamnområdet för kommersiell service. Det kan handla om både caféer och restauranger samt handel eller uthyrningsverksamhet etc.

Båtservice

Område reserveras för företag som tillhandahåller service av fritidsbåtar samt gärna försäljning av tillbehör av desamma. I flera fall bedöms också vinterförvaring med tillhörande service på kommersiella villkor lämpligt här.

Varv

Hamn där kommersiell varvsverksamhet bedöms lämplig.

Fiske

Hamn där kommunen avser tillhandahålla kajer och landområden för det kommersiella fiskets behov. Här finns gott djup, yta för redskapsförvaring, förvaring av fiskelådor, utrymme för kylcontainers samt körytor för lastbilar på kajen.

Småskaligt fiske

Kajplats upplåtes för mindre fiskebåtar sysselsatta med lokalt kustnära fiske. Ingen övrig service till fisket tillhandahålles av kommunen i dessa hamnar.

Husbilar

I dessa hamnar tillhandahålles uppställningsytor för husbilar.

Ark 56 Nav

Hamnen ingår som nav i "Ark 56".

En sammanställning över alla hamnar finns i bilaga 1.

Tillstånd lov och beslut

Denna plan redovisar vad kommunen har för vilja och ambitioner med de hamnar man äger. Att genomföra de föreslagna åtgärderna, liksom många andra åtgärder, kan komma att kräva tillstånd av olika former. Inte minst i frågor som rör åtgärder i vatten, men även på land. Det är inte denna plans intention att vara ett komplett underlag för sådana beslut. Frågor som kan vara aktuella är vattendomar, tillstånd för vattenverksamhet, detaljplan, bygglov, fastighetsregleringar, kommunala investeringsbeslut. Vid varje planerad åtgärd utreds dessa frågor mer ingående. Möjligheten att få nödvändiga beslut och tillstånd för det som föreslås i planen har bedömts som god.

Saltö



Hamnen är placerad på södra Saltö

Förutsättningar och användning

Hamnen är väl skyddad av kringliggande skärgård och har förhållandevis lugnt vatten. Hamnen är lätt att nå med större fiskebåtar, och vattendjupet är förhållandevis bra. En svaghet är att all landtrafik måste passera Karlskrona centrum. Saltö hamn används idag för lossning av fisk från större trålare. Lossningen sker huvudsakligen direkt från fartyg till lastbil, men viss mellanlagring kan förekomma. I huvudsak används kajer samt hamnplanen för logistikytor. I de byggnader som finns på industritomterna på saltö bedrivs idag mycket lite verksamhet kopplat till fiske. I en del fall är verksamheten inte alls hamnrelaterad, medan mycket annan verksamhet är det. Framförallt finns ett varv på fastigheten Gäddan 10, och en anläggning för båtservice på fastigheten Gäddan 7. På Gäddan 8 finns en butik för fritidsfiskeutrustning. Tillfälligt används även kajtor till Kustbevakningen.

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Gästhamn kategori 2
Pendlarparkering
Skärgårdstrafik
kommersiell service
Båtservice
Fiske

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 37

Förvaltar

Kajer: 500 m

Hamnytor: 12000 m²

Byggnader: 1400 m² BTA

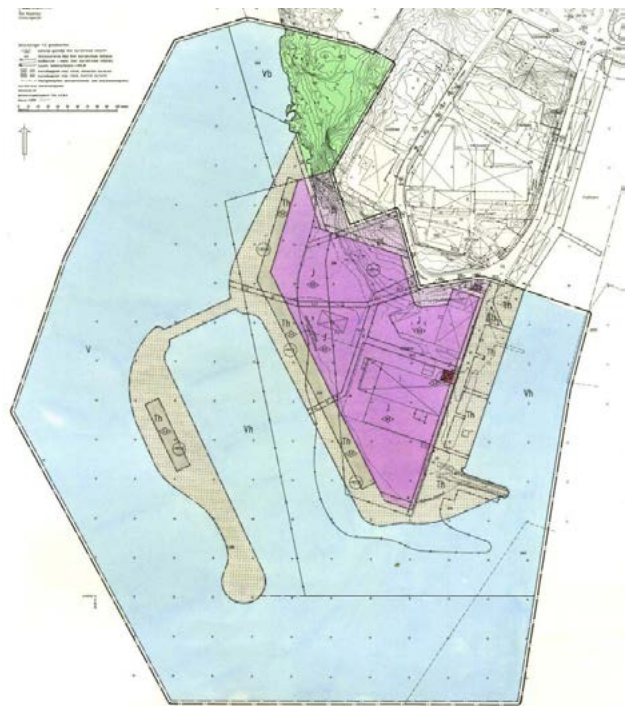
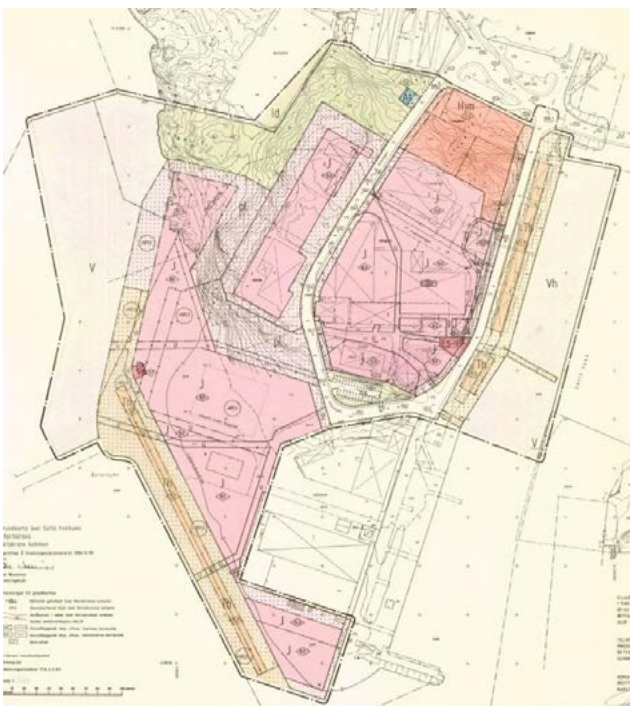
Fastighetsrättsligt läge

Bilden visar Ägandeförhållandena i området. Kommunen äger kajer och vattenområden samt vägar. De två kommunalt ägda fastigheterna Sillen 2 och Gäddan 10 omfattas av avtal där kommunen avseende gäddan 10 upplåtit fastigheten med tomträtt på mycket lång tid och avseende Sillen 2 kommer att sälja fastigheten till ett bostadsutvecklingsbolag i samband med pågående planering. Ett större bostadsprojekt planeras på fastigheterna Gäddan 3, samt sillen 1 och 2 av en privat bostadsutvecklare. Samma fastighetsägare äger även gäddan 4. Kommunens rådighet omfattar därmed endast vägar, kajer och vatten.



Gällande planer

Gällande detaljplaner för södra Saltö. (Den vänstra planen är nyare än den högra och överlappar därmed de områden som omfattas av båda.) Lila områden är industrimark, medan grå områden är kajer, avsedda att vara tillgängliga för hamnverksamhet. Gällande översiktsplan för 2030 pekar ut området för funktionsblandad bebyggelse medan den fördjupade översiktsplanen för skärgården pekar ut området för yrkesfiske.



Till vänster detaljplan från 1987 och till höger detaljplan från 1983.

Kommande anspråk

Fiskets utveckling på Saltö är tydligt sammankopplat med fisket i de övriga hamnarna. Saltö har framför allt fördelen att hamnen även i relativt svårt väder kan ta in stora båtar, och att hamnen kan erbjuda ett bra kajdjup. Hamnen behöver därför vara tillgänglig för fisket även i framtiden. Denna plan föreslår därför att de ytor invid Saltö sund som kommunen idag råder över, d.v.s. kajen, isverket, vattenområdet och körplanen invid kajen hålls tillgängliga för fiskets behov. På så vis kan ett fiske på Saltö fortgå så som det gör nu, och möjligheter finns för ett ökat antal större båtar samtidigt som delar av området kan utvecklas på fiskets villkor.

Då stora fiskebåtar normalt har egna isverk/kylfunktioner ombord och lastar mer eller mindre direkt till lastbil behöver man för deras behov inte hålla med särskilda frysrum för att klara deras verksamhet. De mindre båtar som kan ha den typen av behov kan tillgodoses i de mindre hamnarna, fr.a. Garpahamnen och Ekenabben.

Utifrån detta resonemang bör ytor markerade i plan för utveckling hållas tillgängliga för fiske på Saltö. Intilliggande enskilda fastigheter kan ges förnyad användning. Hänsyn ska tas till fisket när användningen av de närmast liggande fastigheterna bestäms.

Hamnens norra del ses framöver få en ökad betydelse för att tillgodose funktioner knutet till fritidsbåtlivet. Det gäller bland annat sjömack, pumpout och båtbottevätt utöver fortsatt plats för fritis -och gästplatser. Pendlarplatser finns idag och bör fortsättningsvis finnas på platsen.

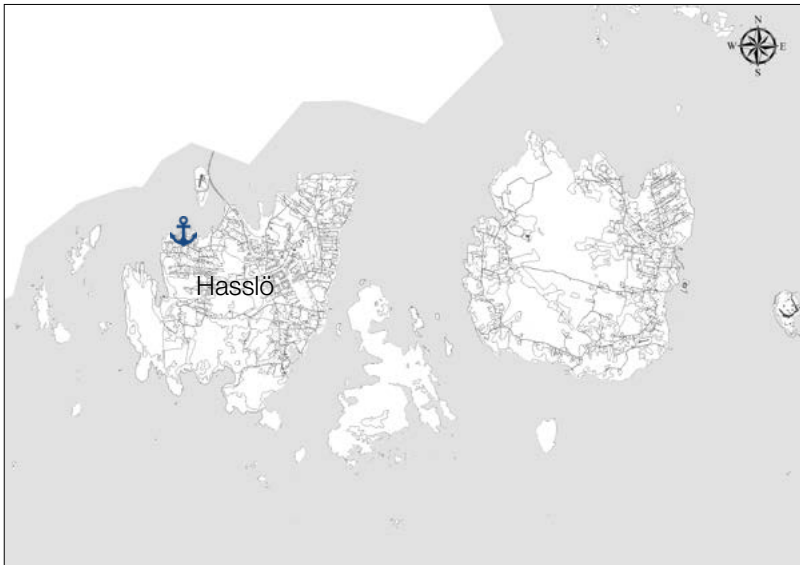
Åtgärder att prioritera

1. Skapa utrymmen på kajen för kylcontainers samt förvaring av fisklådor och utrustning.
2. Skapa förutsättningar för etablering av båtbottevätt, sjömack och pumpout.

Plan för utveckling



Hallahammen



Hamnen är placerad på nordvästra Hasslö

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Vinteruppläggnig
Gästhamn kategori 2
kommersiell service
Husbilar

Förutsättningar och användning

Hamnen används i nuläget främst för fritidsbåtplatser, gästhamnsplatser samt vinterförvaring av båtar. Hamnen har nyligen effektiviserats för att ge plats för fler fritidsbåtplatser. Det finns gästhamnsservice i form av wc och dusch.. Hamnen har tidigare varit en av kommunens större fiskehamnar, men fisket där är nu helt avvecklat. Hamnen har en värdefull kulturmiljö och intill den finns ett större antal sjöbodar som ger en stark karaktär till området. Hallarna är en uppskattad och efterfrågad hamn för fritidsbåtsägare. Området och dess närhet är även populärt område för bad och rekreation Hamnen ingår i ARK56 kajakled med kajakbrygga alt landningsplats för kajaker vid slip.

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 163

Husbil: 21

Förvaltar

Kajer: 160 m

Hamnytor: 880 m²

Byggnader: 140 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

Hamnområdet utgörs av del av Hasslö 5:255. (Fler skiften finns) Dåvarande Hasslö kommun erhöll lagfart på större delen av området 1968 (0,6670 hektar). Ursprung var det sk markskiftet enligt 1871 års hemmansklyvning samt samfälliga garnhagar och tilläggs/lastplats under Hasslö nr 5 och 6 i laga skiftet. Säljare var Hasslö 5:16 och 6:6. Med området följde vatten och grund i Östersjön utanför stranden efter västra gränsen efter landgränsens riktning och i övrigt enligt reglerna i JB.



Fastigheten utökas under 1987-02-26 med 3575 m² i öster och sydöst genom fastighetsreglering av dels samfällig mark och dels Hasslö 5:261. Även denna del erhåller vattenområde i Östersjön enl. 1 kap 5 § JB.

Området för slipen är fortfarande outredd samfällighet.

Officialservitut för Hasslö 5:122: Rätt att ta väg på lämpligaste sätt till Hallahamnens hamnplan.

Ledningsrätt för vatten och avlopp 1080-97/79.1 (Blå markering)
Samfällighet Hasslö ga:3 Hasslö vägförening (Grön markering)

Gällande planer

För området finns ingen detaljplan. Däremot är området med i Karlskrona kommuns fördjupade översiktsplan för skärgården. Inriktningen där är att hamnen ska utvecklas för fritidsbåtar, gästhamn och service.

Kommande anspråk

Hasslö utvecklas och det finns ett behov av fler fritidsbåtplatser varpå det finns ett behov av fler fritidsbåtplatser i Hallahamnen. Samtidigt finns flera anspråk på ytorna i hamnen. Hamnen har potential till att utvecklas till att bli en livfull plats för besökare både från havet och från land. Gästplatser är en förutsättning för besökare med båt. Allmänna platser i hamnen har potential till att utvecklas till trivsamma vistelseytor. En etablering av kommersiell service skulle stärka hamnen ytterligare. Ett inslag som under en tid har ökat i hamnområden är uppställning av husbilar i mindre volymer. Det bidrar ytterligare till liv och rörelse i hamnområdet.

Inriktningen med huvudsakligen fritidsbåtar och gästhamn föreslås även fortsättningsvis vara gällande. Såväl service som kommersiell service bör utökas/ges förutsättningar att utvecklas. Lämplig plats är i sjöbodarna markerat i kartan. Vid behov av ytterligare lokaler ska stor hänsyn tas till den befintliga miljön. De allmänna platserna bör utvecklas, förslagsvis med allmän badbrygga på utsidan av piren, där en ny grillplats anlagts. Kommunen behöver behålla rådighet över hamnområde och området med sjöbodor. Sjöbodarna bör särskilt värnas för karaktär.

Inriktning är huvudsakligen varsam utveckling och bevarande av karaktär. Husbilar kan med fördel ges plats i hamnen i samordning med båtuppställningsplatser som inte nyttjas på sommaren. Det ställer dock krav på att marken är hårdgjord eller fri från föroreningar.

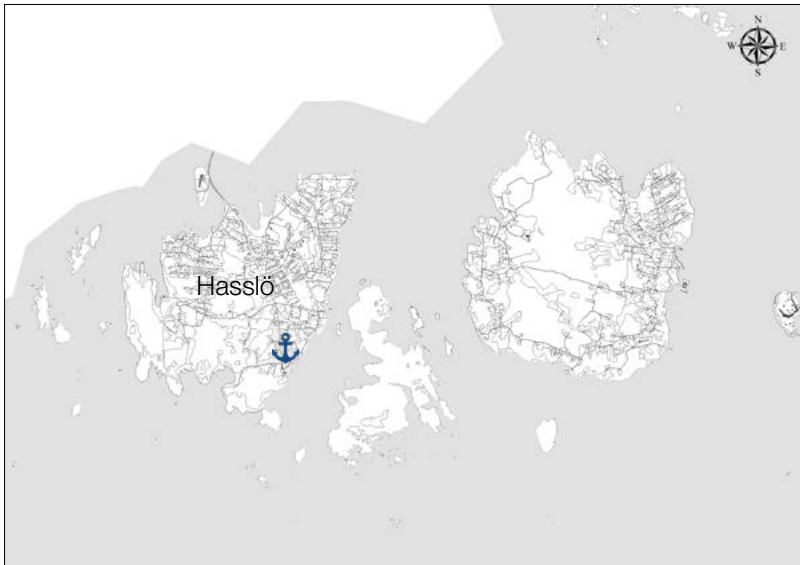
Åtgärder att prioritera

1. Förbättra dusch-toalettmöjligheterna
2. Skapa ytterligare gästplatser längs västra kajen
3. Anlägg badbrygga vid grillplatsen på piren

Plan för utveckling



Garpahamnen



Hamnen är placerad på sydöstra Hasslö

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
 Gästhamn kategori 1
 Pendlarparkering
 Skärgårdstrafik
 Kommersiell service
 Båtservice
 Varv
 Fiske
 Småskaligt fiske
 Husbilar
 Ark 56 nav

Förutsättningar och användning

Garpahamnen anlades som fiskehamn men har idag inget aktivt fiske. Hamnen har dock en stor variation på verksamheter. Här finns Hasslö varv, sjöräddningsstationen, fritidsbåtar, sjötaxi, gästhamn och ställplatser för husbilar. Hamnen används också som utgångspunkt för trollingfiske. I anslutning till hamnen finns också en stuguthyrningsverksamhet. Invid den norra piren finns ett café. Hamnen ligger i nära anslutning till bebyggelsen på Hasslö, och utgör ett populärt besöksmål på ön.

Hamnen har ett hyfsat skyddat läge och inseglingen är också bra med reservation för större fartyg i hårt väder då passagen vid angöringen är relativt smal.

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 584

Husbil: 312

Förvaltar

Kajer: 290 m

Hamnytor: 5 200 m²

Byggnader: 600 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

Karlskrona kommun äger hela hamnområdet förutom den mindre fastigheten Hasslö 9:180 i området nordöstra del, som ägs av ett privat besöksnäringföretag. Hamnens västra del genomkorsas också av en äldre samfällighet.

Gällande planer

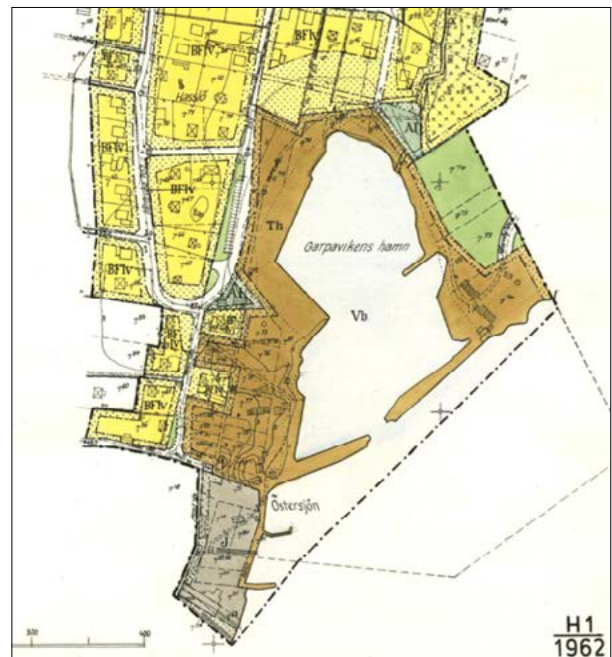
Garpahamnen omfattas av en gällande detaljplan från 1962. Planen medger användningen hamnändamål och ger en flexibilitet inom området för verksamheter med anknytning till hamnen.

Kommande anspråk

Garpahamnen har idag ett mångfacetterat innehåll som gör den intressant att vidareutveckla för flera ändamål. Dess storlek och möjlighet att dela in i olika områden gör den mycket användbar. Den pågående utvecklingen med både varvsverksamhet, hantering av större fartyg, gästhamn, fritidsbåthamn, sportfiske och besöksnäring bör ges möjlighet att utvecklas gemensamt. Detta kan göras genom att olika funktioner ges prioritet i olika delar av hamnområdet. Hamnen är ett Nav i ARK56.

I områdets östra del ges besöksnäringen primärt företräde. Här finns redan uthyrningsstugor och restaurang/café. Området har en småskalighet med flera sjöbodrar som gör att det lämpar sig för vidareutveckling inom det segmentet. På landsidan av vägen finns relativt stora obebyggda ytor som kan tas i anspråk. Här bör satsningar som riktar sig till besökare fokuseras. Fler sjöbodrar, men även andra byggnader för kommersiell service och besöksfunktioner får gärna tillkomma här. I vattenområdet intill denna del av hamnen finns idag den övervägande delen av fritidsbåtarna. Denna del bör kunna utvecklas med ytterligare fritidsbåtplatser, samt längs piren närmast inloppet även ett mindre antal gästplatser/dagparkeringar för besökande båtar.

I hamnens inre del finns ett större vassområde som med fördel kan muddras bort och ytterligare ett stort antal fritidsbåtplatser tillskapas. Här finns också hamnens längsta sektion av fri kaj. Den har tidigare använts för fiskebåtar. Då det i dagsläget inte finns några aktiva fiskare i Garpahamnen, bör dessa kajer användas som gästhamn. Eventuellt kan ytterligare någon flytbrygga läggas ut från den norra delen av den kajen. I denna del finns också Garpahamnens stora hamnplan, som idag står obebyggd. Det är viktigt att denna yta behålls öppen och till-



gänglig, den kan över året och med tiden ges flera olika funktioner. På tidig och sen säsong är den mycket användbar för uppställning av trailers för trollingfiskare, på sommaren är den användbar för parkering av husbilar, samt som parkering för besökande till hamnen. Likaså är den användbar vid eventuella fester eller firanden i hamnen. Ur ett längre perspektiv är det en viktig yta att ha tillgänglig i hamnen i det fall fiskets behov och anspråk återigen ökar. Söder om hamnplanen finns ett antal byggnader som servat fisket, liksom gästhamnen. Dessa byggnader, med eventuella tillskott, kan med fördel utvecklas för att innehålla gästhamnsservice, lokalt företagande, restaurang etc. I hela den inre delen av hamnen är det viktigt att kommunen behåller den långsiktiga kontrollen av mark och kajer, för att ha en möjlighet att åter ställa om till en ökad fiskenäring om omvärldsfaktorerna ändras.

Områdets södra delar har två separata inslag. Här finns en del mindre fritidsbåtsbryggor och sjöbodas, som är viktiga inslag då de skapar en önskvärd karaktär till hela hamnen. Denna användning får gärna utvecklas vidare här. Längst i söder finns två kajer som tillåter större fartyg. De arrenderas för närvarande ut till Hasslövarvet. Detta är en väl fungerande användning då det dels stödjer ett viktigt företag på platsen, samt bidrar till intressanta inslag i hela området. Det är dock viktigt att kommunen även här behåller den långsiktiga kontrollen över dessa kajer, då de är en viktig förutsättning för möjligheten att ställa om till ett ökat fiske om omvärldsfaktorerna förändras.

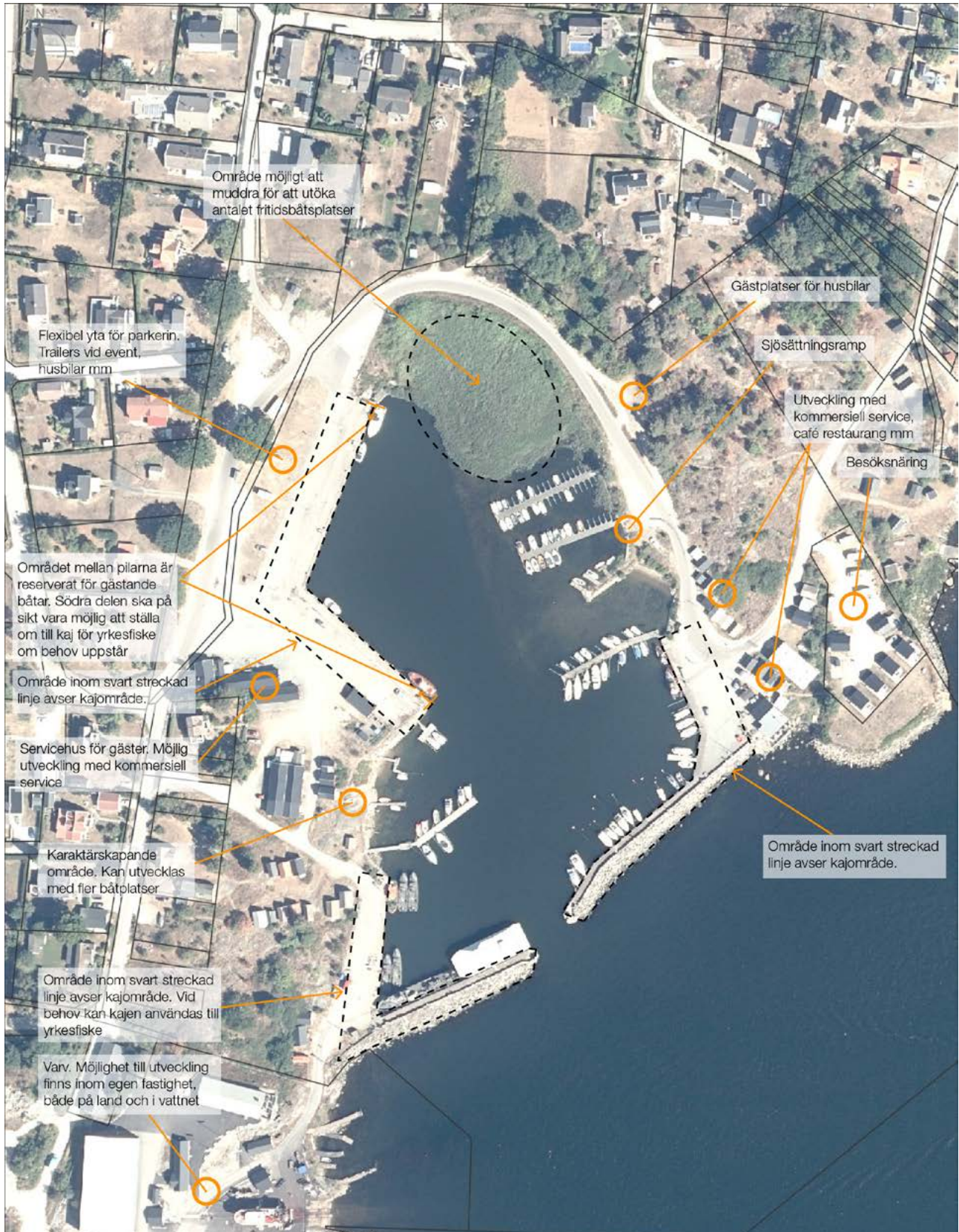
Söder om Garpahamnen ligger Hasslö varv. Området ingår egentligen inte i denna plan. Det är dock en viktig förutsättning för denna plans bedömningar att kunna konstatera att varvet har goda möjligheter att utvecklas på egen fastighet och med egna pিরer i vattnet utanför sin anläggning. På så vis kan oönskad konkurrens mellan olika användningar i kommunens hamn och varvet undvikas.

Åtgärder att prioritera

1. Öka antalet fritidsbåtsplaser.
2. Öka trivseln i delar av hamnen avsedd för gästande båtar.
3. Förbättra sjösättningsrampen.



Plan för utveckling



Sandhamn



Hamnen är placerad på östra sidan Torhamnlandet

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Vinteruppläggnig
Gästhamn kategori 2
kommersiell service
Båtservice
Varv
Fiske
Småskaligt fiske
Husbilar

Förutsättningar och användning

Sandhamn byggdes som fiskehamn men har just nu inget aktivt yrkesfiske. I hamnen finns ett par mindre fiskebåtar, fritidsbåtar, gästhamnsverksamhet, marina, stuguthyrning och ställplatser för husbilar. Viss kommersiell båtverksamhet med sjömättningsfartyg och dykning förekommer också. Den huvudsakliga verksamheten i hamnen står den lokala marinan och restaurangen för.

Sandhamn har ett bra djup för mellanstora fiskefartyg och accessen till havet är mycket god. Vädskyddet är bra förutom i starka ostliga och sydostliga vindar, då även sjöhävning i hamnbassängen kan bli ett problem. Inseglingen också god förutom i tidigare nämnda vindar. Inseglingen är även utsatt för igensandning.

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 1 509

Husbil: 1 974

Förvaltar

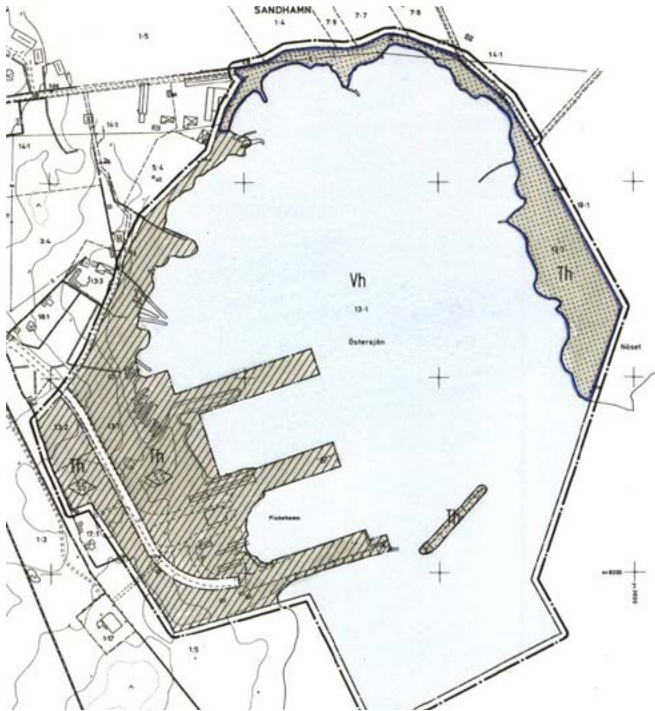
Kajer: 285 m

Hamnytor: 5200 m²

Byggnader: 26 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge



Gällande planer

Området omfattas av gällande detaljplan från 1982. Planen medger hamnändamål.

Kommande anspråk

Anspråken på Sandhamn är motsägelsefulla. Hamnen är en av kommunens största. Det finns stora körbara pিরer med gott vattendjup. Infrastrukturen på land är mycket god med stora obebyggda landarealer som är användbara både för upplag, logistik och byggnation. Hamnens södra delar är därmed mycket lämpliga för både fiske och annan relativt storskalig sjöfart eller varv.

Samtidigt kan det konstateras att hamnen idag inte har något aktivt fiske i sig, men att den fritidsbåtsinriktade verksamheten/marinan som är etablerad i hamnens norra del är i behov av ytor för utveckling. Hamnen är stor och har potential till att utvecklas med flera olika marina verksamheter. Det finns också verksamheter inriktade på dykturism och trollingfiske i hamnen. Den typen av turism kan väntas vara en växande del av turistsektorn, och bör därför erbjudas möjlighet att verka i hamnen.

Det finns även intressen för annan kommersiell verksamhet i hamnen, fr.a. riktad till fritidsbåtssektorn, samt andra delar av turismsektorn. I hamnens norra delar finns fritidsbåtsservice, uthyrningsstugor, husbilspartering samt permanenta fritidsbåtsplatser. Det finns önskemål om att vidareutveckla denna service. Utveckling pågår i den norra delen av hamnen.

Det ligger i kommunens intresse att säkerställa hamnens möjlighet att återta en viktig roll i fiskenäringen. Det är därför viktigt att de kajer och ytor som kan fylla en funktion för fisket behålls och hålls i stånd att hantera en sådan utveckling.

De ytor som anses nödvändiga för fiskets verksamhet omfattar den mellersta och den södra pirarmen samt den anslutande markarealen. Norr om detta område kan utrymme ges för icke störningskänsliga verksamheter av annan marin karaktär, som t.ex. olika servicefunktioner för fritidsbåtlivet. Mark som inte är avgörande för god åtkomst av vatten och kajer kan här upplåtas med tomträtter. Den norra pirarmen saknar intresse för kommersiellt fiske och kan därför med fördel användas för gästhamnsändamål. Ytterligare boendefunktioner bör inte föras in i hamnen, då det riskerar medföra begränsningar för fr.a. ett framtida kommersiellt fiske.

Tidsbegränsade användningar

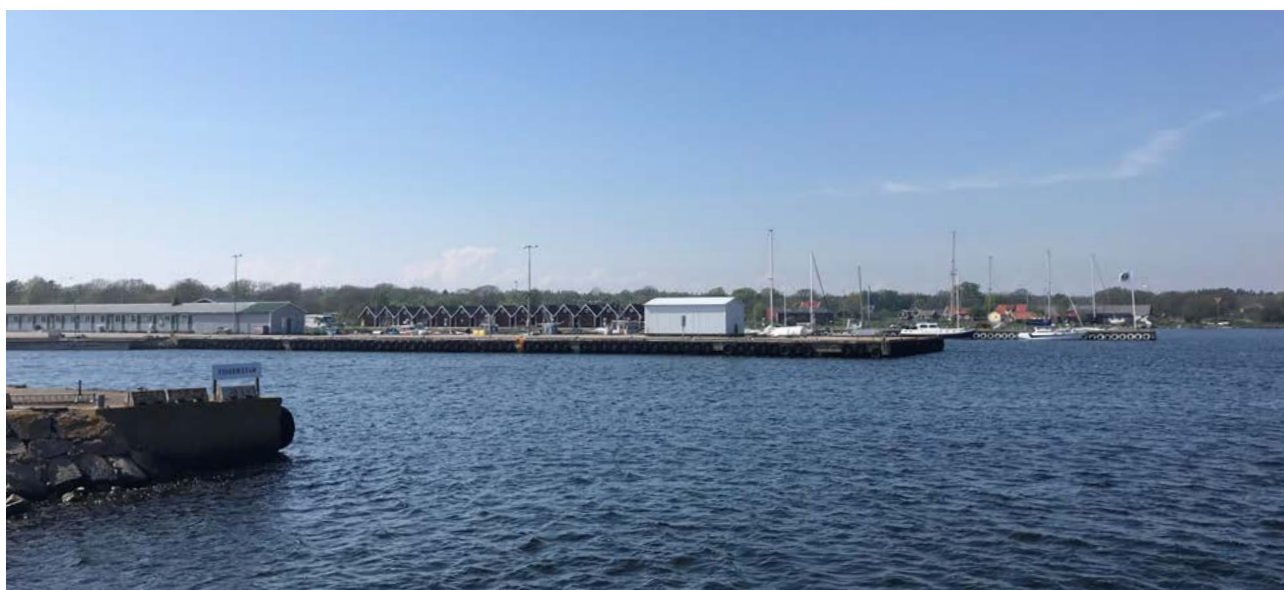
Då den långsiktiga planen att nyttja hamnen för fr.a. kommersiellt fiske inte är aktuell i närtid, och en framtida återväxt bedöms ske successivt, behöver hamnen nyttjas på bästa vis under en övergång. Hamnen fungerar då bäst som gästhamn, (läge och djup gör den intressant för större långfärdsseglare). Markarealer som saknar användning i närtid kan användas till vinterförvaring av fritidsbåtar, samt sommartid för ställplatser för husbilar. Dessa ytor bör dock upplåtas med relativt korta arrenden för att säkerställa en önskvärd flexibilitet och handlingsfrihet för kommunen att tillgodose ett kommersiellt fiske om möjligheten uppstår.

Utredningsbehov

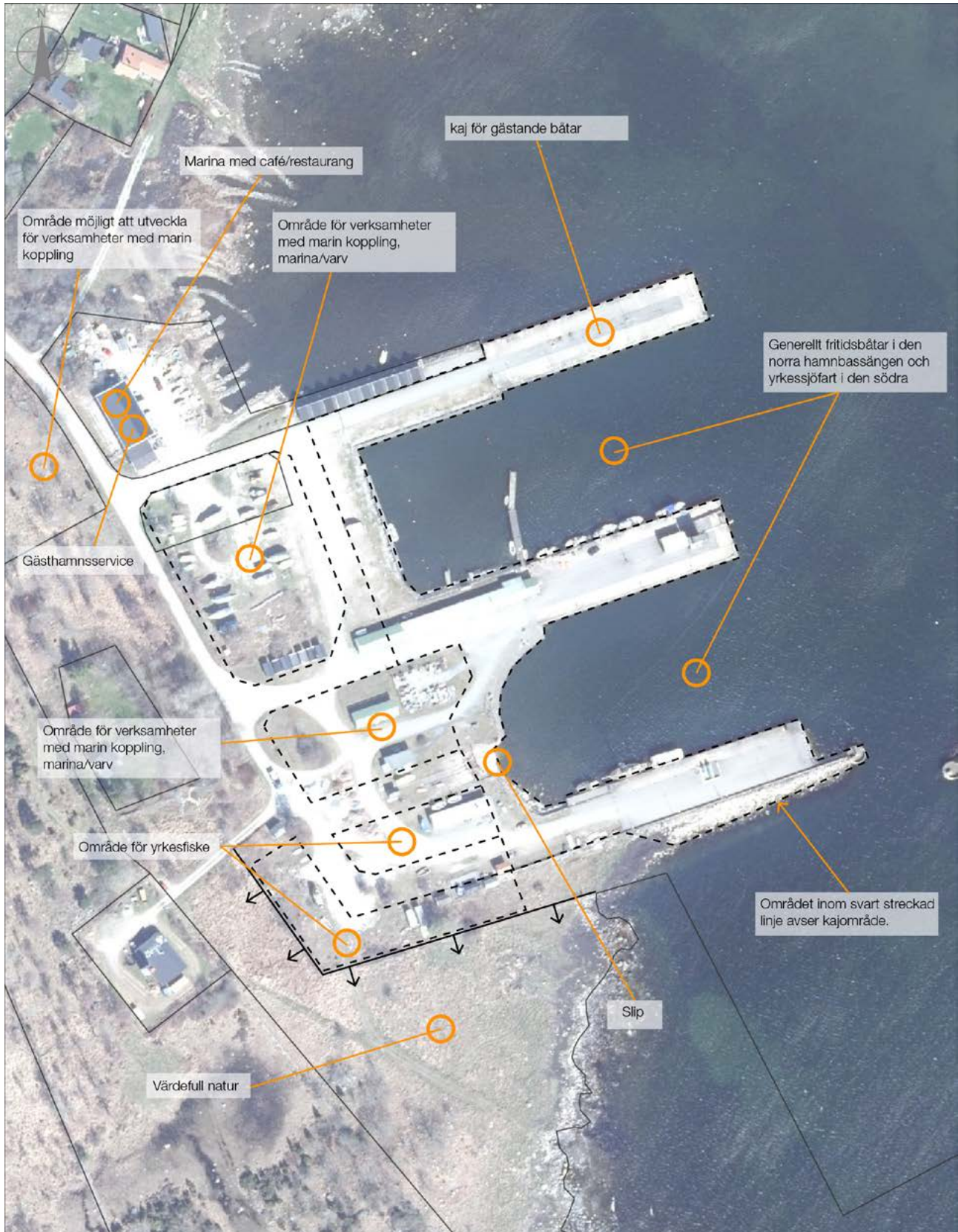
Det är osäkert om Sandhamn kan användas som framtida fiskehamn. Argument som lyfts mot är begränsat djup i inseglingrännan, samt utsatthet för ostliga vindar. Omfattningen av dessa problem, samt möjligheterna att förändra detta behöver analyseras närmare. I det fall detta utgör en alltför stark begränsning måste strategin omvärderas och det kommunala intresset i hamnen omvärderas.

Åtgärder att prioritera

1. Erbjud näringslivsutövare utvecklingsytor i enlighet med förslag ovan.



Plan för utveckling



Torhamn



Hamnen är placerad på västra sidan Torhamnlandet

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Gästhamn kategori 1
Pendlarparkering
Skärgårdstrafik
kommersiell service
Ark 56 nav

Förutsättningar och användning

Torhamn är en av Karlskrona skärgårds mer pittoreska hamnar. Hamnen byggdes från början som fiskehamn, men har nu omvandlats till en fritidsbåtshamn samt knutpunkt för skärgårdstrafiken till Östra skärgården. I hamnens norra del finns en rad sjöbodar som tillsammans med den inre hamnbassängen och dess traditionella fiskebåtar ger området en stark lokal karaktär. I hamnens södra del finns gästhamnen samt hamnplanen med cafe/restaurang på den tidigare hamnplanen. Utanför pirerna angör skärgårdstrafiken. Hamnen är välskött och i tekniskt relativt gott skick. Den utgör idag ett uppskattat besöksmål för turister som kommer både sjövägen och från land. Hamnen är en uppskattad gästhamn. Tyvärr erbjuder den ett otillräckligt skydd vid hårda vindar från syd och sydväst, vilket hindrar den från att vara än mer attraktiv för besökande båtar.

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 342

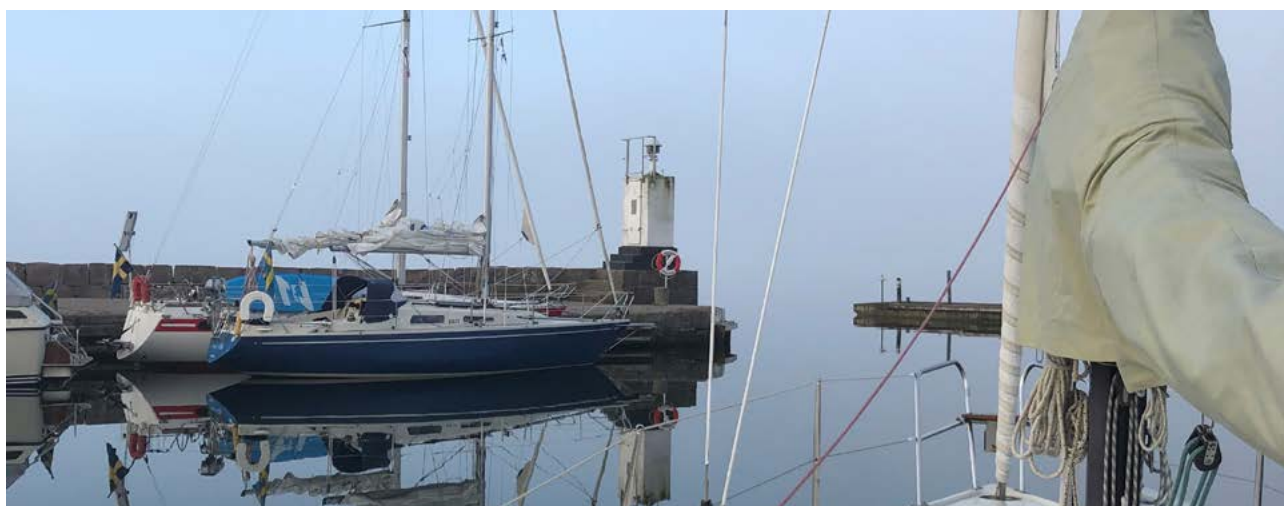
Husbil: 0

Förvaltar

Kajer: 91 m

Hamnytor: 850 m²

Byggnader: 95 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

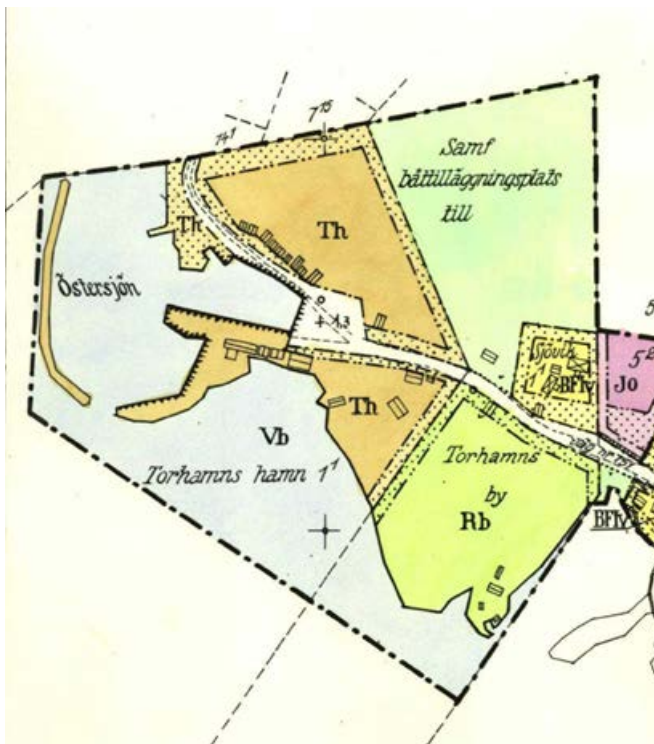
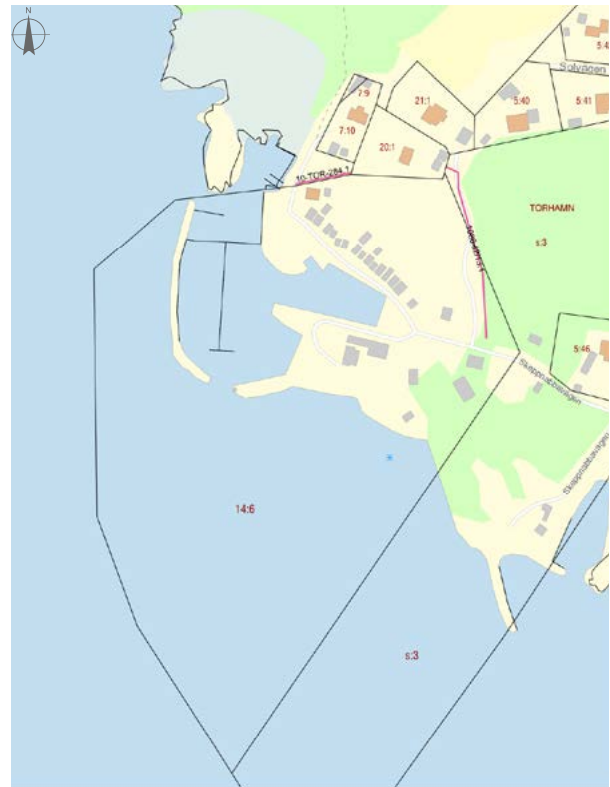
Torhamn 14:6. Fastigheten bildad efter vattendom och expropriation 1944. Torhamns kommun erhöll lagfart 1945-01-10.

Ursprunget var "Område för samfölld båttilläggningsplats till Torhamns by" från laga skiftet 1852. Avträdande fastigheter var: Torhamn 1:1, 3:2-6, 5:2-4, 5:7-10, 7:2, 7:4, 7:5, 9:2, 9:4, 9:5, 10:2, 10:3 och 11:1.

Fastigheten belastas av officialservitut för väg. (längs östra gränsen till 20:1, 21:1) samt avtalservitut för elkraft längs med infartsvägen.

Gällande planer

Den övre bilden visar ett ortofoto från 1961, och den nedre bilden är från 1975. Notera att hamnen fyllts ut i söder och en körväg har skapats för att möjliggöra rundkörning i hamnen. Den utfyllnaden har gjorts utan stöd i gällande plan, och är fortfarande planlagt som vattenområde. Att gällande plan från 1961 inte stämmer med verkligheten medför att permanenta bygglov på den utfyllda delen inte kan beviljas.



Kommande anspråk

Torhamns hamn har utvecklats från att vara en fiskehamn i skärgården till att fungera som fritidsbåtshamn för närboende samt ett viktigt nav för besöksnäringen och skärgårdstrafiken. Det är också en trevlig gästhamn, liksom ett uppskattat besöksmål även för resande landvägen. Det är framförallt turism, båtliv, skärgårdstrafik restaurang och service som bedöms som lämpligt att utveckla vidare i Torhamn.

Hamnens norra delar samt den västra piren, flytbryggorna och den inre hamnbassängen används till största del av det lokala fritidsbåtslivet. Det är en väl fungerande indelning som bör bibehållas. Det är dock viktigt för att få så stor tillgänglighet till hamnen som möjligt att vissa funktioner i detta område hålls öppna och tillgängliga för allmänheten, om än med viss tillsyn av hamnvärd el likn. Dessa funktioner är mastkran, sjösättningsramp samt även tänkta bryggplatser för dagsparkering av mindre båtar. Det senare är viktigt att tillgodose, då många vill angöra Torhamn under några timmar för att antingen uträtta ärenden, besöka sevärdheter eller restauranger. I dagsläget konkurrerar de besöken med övernattande gästbåtar om samma utrymme i gästhamnen, vilket negativt påverkar möjligheterna för övernattande båtar att finna bra plats. Det finns även en otydlighet över skärgårdstrafikens anspråk inne i hamnen som behöver tydliggöras.

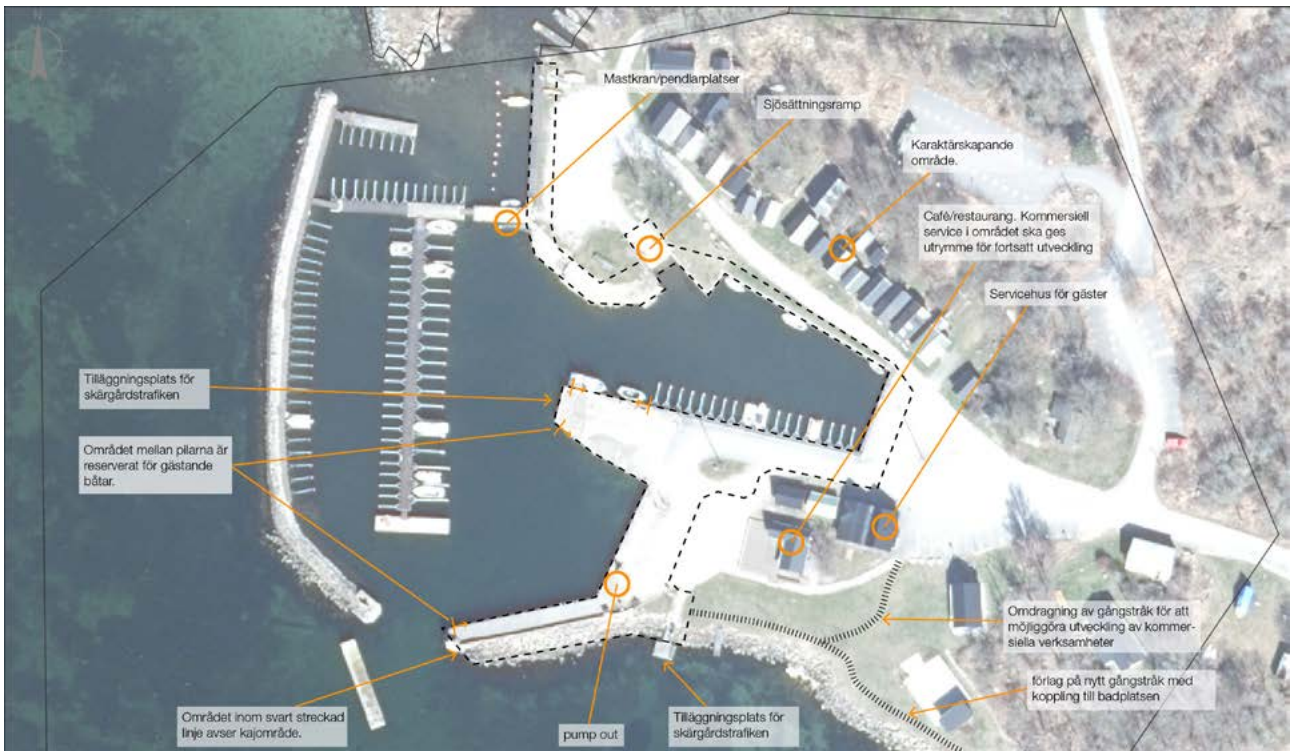
Hamnens centrala delar domineras av den inre piren och kajer utan Y-bommar samt en stor hamnplan. Dessa ytor är viktiga för att utveckla turism, skärgårdstrafik och besöksnäring. Kajerna behöver hållas tillgängliga för besökande båtar, och ytorna närmast kajerna fria från byggda hinder och allmänt tillgängliga. Den stora hamnplanen längst i söder kan dock med fördel göras mindre, då den idag är odefinierad till sin karaktär och upplevs "onödigt" stor. Planen har sitt ursprung från hamnens tid som fiskhamn, då den fungerade som kör- och logistikyta. Idag har den funktion som kajyta till hamnen samt som väntyta för skärgårdstrafiken. Hela ytan är dock inte nödvändig att använda till detta, utan bör istället nyttjas till att stärka servicen för besöksnäringen, genom att tillåta bebyggelse för restauranger, caféer, kommersiella lokaler, gästhamnsservice samt ytor för tillfälliga arrangemang som hamnfester etc. Den tidigare etablerade körslingan, som idag har övergått till att endast vara en grusad gång, bör flyttas närmare vattnet. Detta för att göra den mer intressant att promenera längs och ge den en mer direkt sträckning till badplatsen, samt för att frigöra användbar mark att bebygga. Dessa centrala ytor för kommersiell service bedöms inte vara av större intresse för hamnens primära funktioner, utan kan om så önskas upplåtas på längre tid, förutsatt att gästhamnsfunktioner, sophantering och våtutrymmen etc kan säkerställas.

För att möjliggöra utvecklingen av de centrala och södra ytorna i Torhamns hamn måste en ny detaljplan tas fram, så att det utfyllda planlagda vattenområdet istället kan ges en mer lämplig användning.

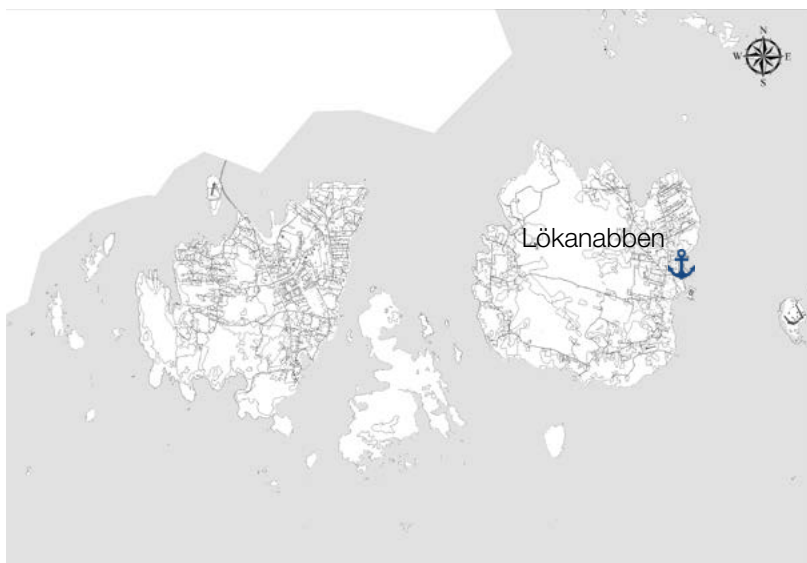
Åtgärder att prioritera

1. Anlägg ny gångstig i enlighet med förslaget ovan.
2. Utred och besluta kommunens investeringsvilja i servicebyggnad i hamnen.
3. Erbjud näringslivsutövare på platsen utvecklingsytor i enlighet med förslag ovan.
4. Ta fram ny detaljplan för hamnområdet.

Plan för utveckling



Lökanabben



Hamnen är placerad på östra sidan på Aspö.

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Vinteruppläggnig
Gästhamn kategori 1
Pendlarparkering
Skärgårdstrafik
kommersiell service
Småskaligt fiske
Ark 56 nav

Förutsättningar och användning

Lökanabben är en tidigare fiskehamn som omvandlats till att huvudsakligen vara en fritidsbåtshamn. För närvarande finns två mindre fiskebåtar i hamnen, men med begränsad verksamhet. I hamnen bedrivs även en gästhamnsverksamhet, med några gästplatser, samt ledig plats-skyltning (röd/grön) på medlemmarnas plats. I hamnen finns ett klubbhus med dusch/toalett och annan service. Landområdet är relativt väl tilltaget och fungerar delvis för uppläggnig av större fritidsbåtar vintertid. I hamnen finns också aspö brandstation och en ambulans. Här finns också utpekad angöringsplats för räddningsbåt vid utryckning till ön. I närheten finns det mer intressanta besöksmålet Aspö kastell.

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 396

Husbil: 0

Förvaltar

Kajer: 95 m

Hamnytor: 650 m²

Byggnader: 5 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

Aspö4:203. Bildadsom Drottningkärsfiskehamn genom vattendom 1937. Fastighetsreglering enligt vattendomen gjordes 2009, samt det året också bestämning av den södra vattengränsen. Fastigheten belastas av ledningsrätt för vatten och avlopp (blått) från 1995.

Gällande planer

Lökanabben saknar detaljplan men är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för skärgården. Förutom att lökanabben där utpekas som fritids och fiskehamn föreslås även området ges följande utveckling:

”I anslutning till Aspös östra sida ligger byggnadsminnet Drottningkärs kastell som ingår i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Kastellet är en av stormakttidens mäktigaste befästningsverk med donjon, bastion och utanverk. Även senare tidens militära anläggningar, Ellenabbens fort, batteri Jutudden och batteri Hyttorna utgör tillsammans med Drottningsskärs kastell ett kulturhistoriskt intressant befästningsbestånd på Aspö. Det är viktigt att satsningar på turism vänder sig till de som kommer till Aspö med cykel, tills fots eller med egen båt då trycket på Aspöfärjan och vägarna idag redan är stor under sommaren. En särskild satsning för besöksnäringen föreslås vid Drottningsskärs kastell som utgör en viktigt målpunkt på Aspö som dessutom ligger utmed en av Karlskronas farleder. För att lättare nå Drottningsskärs kastell med båt föreslås en utvidgning av antalet båtplatser i hamnen.”



Kommande anspråk

Lökanabbens hamn föreslås utvecklas med en tillbyggnad av fritidsbåtshamnen, med huvudsakligen fritidsbåtspplatser men även fler gästplatser. Kastellet föreslås utvecklas med platser för gästande båtar. På så vis får gästande båtar en kvalitativ upplevelse vid sin vistelse på ön med en intressant miljö direkt vid kajen. Service i form av restaurang/café samt toaletter finns på kastellet. På detta sätt skapas synergieffekter. Kastellet får ett ökat besöksunderlag och turister får ett attraktivt besöksmål. På andra besöksmål som exempelvis Christiansö och Flakfort visar sig kombinationen av hamn, historisk sevärdhet och restaurang vara en kombination som fungerar väl. I Kalmar har nyligen gjorts en satsning med gästplatser i Slottsfjärden för att erbjuda gästande båtar en sådan miljö med utsikt över Kalmar slott.

Statens fastighetsverk och Karlskrona kommun har inlett ett arbete med att utreda möjligheten för en utveckling av Kastellet som besöksmål. En nyckel för denna utveckling är att Karlskrona kommun idag är ägare av både mark och vattenområdet i Lökanabben och statens fastighetsverk är ägare av mark och vatten vid kastellet. Det är därmed dessa båda offentliga parter som gemensamt behöver finna samförstånd i en sådan lösning, vilket gör utvecklingen mindre komplicerad än om ägandeskapet varit oklart eller splittrat. En utveckling på Kastellet har potentialen att bli det attraktiva besöksmål som lockar såväl lokala som hitresande båtresenärer som idag saknas i Karlskrona.

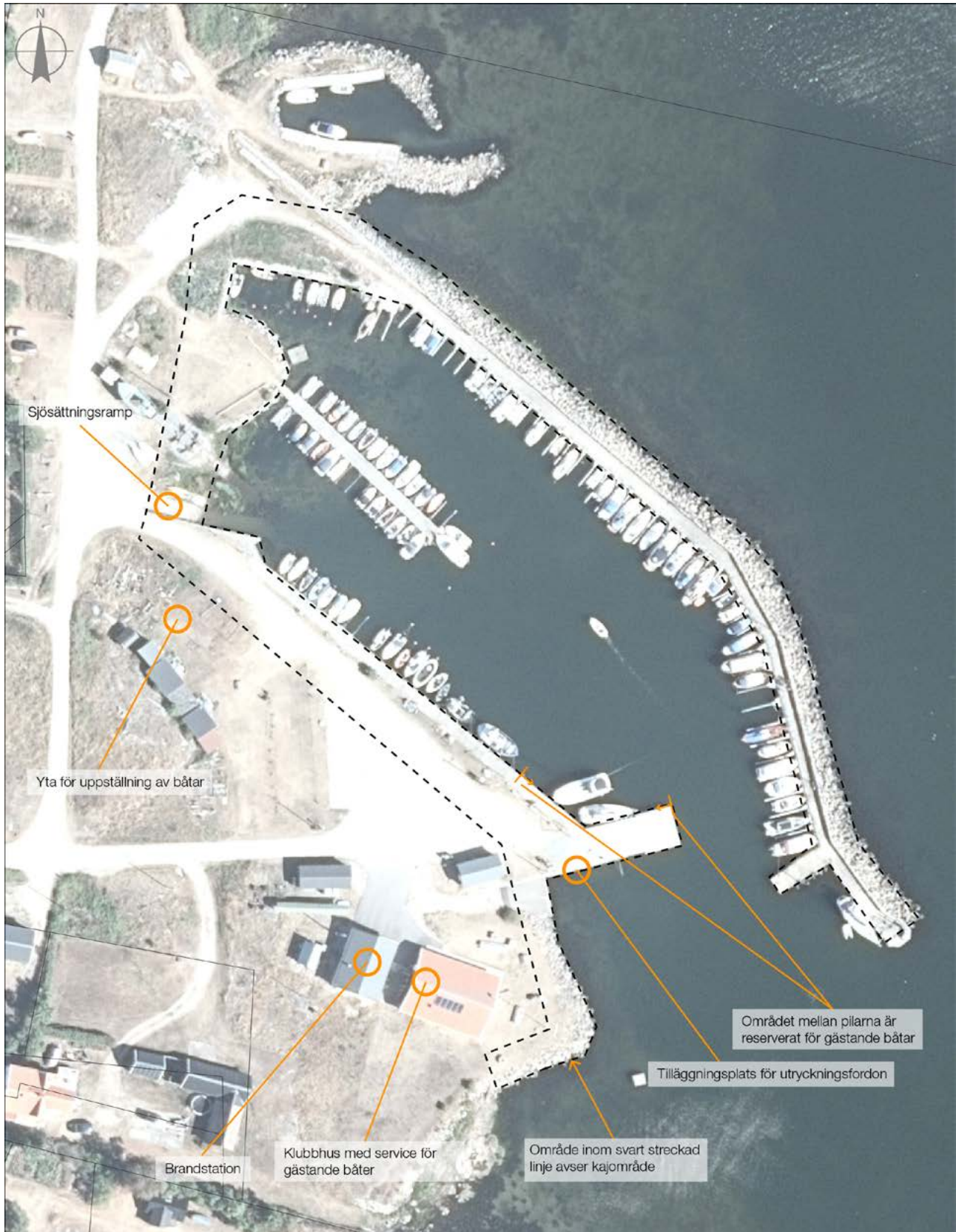
En utveckling av Lökanabben skulle gynna det lokala båtlivet och bidra till att tillgodose Aspöbornas efterfrågan på fritidsbåtspplatser. I nuläget finns en kö på ca 40 båtägare som önskar båtplats, men som i dagsläget inte kan tillgodoses.

Åtgärder att prioritera

1. Utveckla området för besökare och gästande båtar i samverkan med statens fastighetsverk.
2. Utred möjligheten till pumpout.
3. Utöka antalet fritidsbåtspplatser.

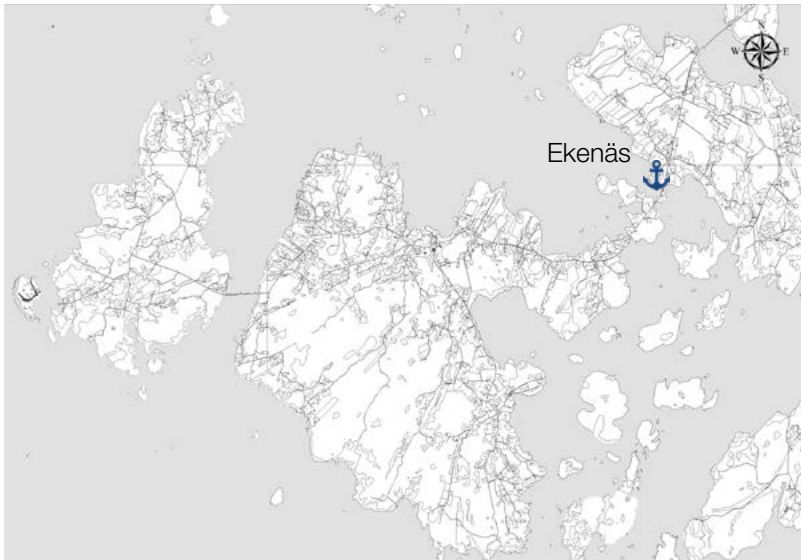


Plan för utveckling





Ekenäs



Hamnfunktioner:

Skärgårdstrafik

Hamnen är placerad på Senoren i sundet mot Skällö.

Förutsättningar och användning

Ekenäs har utvecklats från en mindre fiskehamn som utvecklades i kommunal regi under 1900-talets andra hälft, till att nu fungera som fritidsbåtshamn med angöringsplats för skärgårdstrafiken. Hamnen är placerad i sundet mellan Senoren och Skällö. Både landområde och vattenområde är av begränsad storlek. Utanför hamnområdet går farleden under Skällösundsbron, som förbinder östra skärgården med fjärdarna runt Karlskrona. Marken ägs privat. Kommunens arrende löper ut år 2028.

Statistik

Förvaltar

Kajer: 70 m

Hamnytor: 700 m²

Fastighetsrättsligt läge

Hamnen ligger på en privatägd fastighet som kommunen arrenderar. Avtalet löper ut 2028.

Gällande planer

Området saknar detaljplan. I förslag på ny översiktsplan pekas området ut som verksamhetsområde.



Kommande anspråk

Senoren är i förslag till ny översiktsplan utpekad för att utvecklas med bostäder och en del i strategin med att utveckla skärgårdssamhällen i kommunen. Med ett ökat invånarantal ökar behovet av fritidsbåtplatser. Möjligheten till angöring med skärgårdstrafik är ytterligare en viktig del i de kommande anspråken på hamnen. En utveckling av hamnen har begränsningar ur ett fastighetsrättsligt perspektiv vilket innebär att hamnen inte klarar att möta ett förväntat behov enligt översiktsplanens intentioner.

Hamnen föreslås fortsättningsvis vara avsedd för fritidsbåtar och skärgårdstrafiken. En utveckling som inte berör outhyrt fastigheter skulle kunna ske enligt förslag nedan och ger cirka 70 båtplatser. En sådan utveckling bedöms som rimlig men täcker inte hela behovet kopplat till ett genomförande av översiktsplanens förslag på bostäder. En utveckling av hamnen bör ske i tillsammans med kommande utveckling av Senoren vilket inte planeras göras i kommunal regi.

Åtgärder att prioritera

1. Utred Karlskrona kommuns roll i samband med eventuella nya avtal efter arrendets utgång 2028.

Plan för utveckling



Ekenabben



Hamnen är placerad på västra sidan av Sturkö.

Förutsättningar och användning

Hamnen är anlagd som fiskhamn men används idag delvis som fritidsbåtshamn. Hamnen har de senaste åren även huserat större båtar som har varit långliggare och som inte använts för varken kommersiellt syfte eller som fritidsfartyg.

Ekenabbens hamn har ett bra djup för mellanstora fiskefartyg och accessen till havet är mycket god. Vädskyddet är gott förutom i mycket starka sydliga vindar. Inseglingen är god förutom i starka sydliga vindar. Efter renovering av kajer finns det också bra möjligheter för att lyfta fritidsbåtar.

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Vinteruppläggnig
Gästhamn kategori 2
kommersiell service
Båtsevice
Varv
Fiske
Småskaligt fiske

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 21

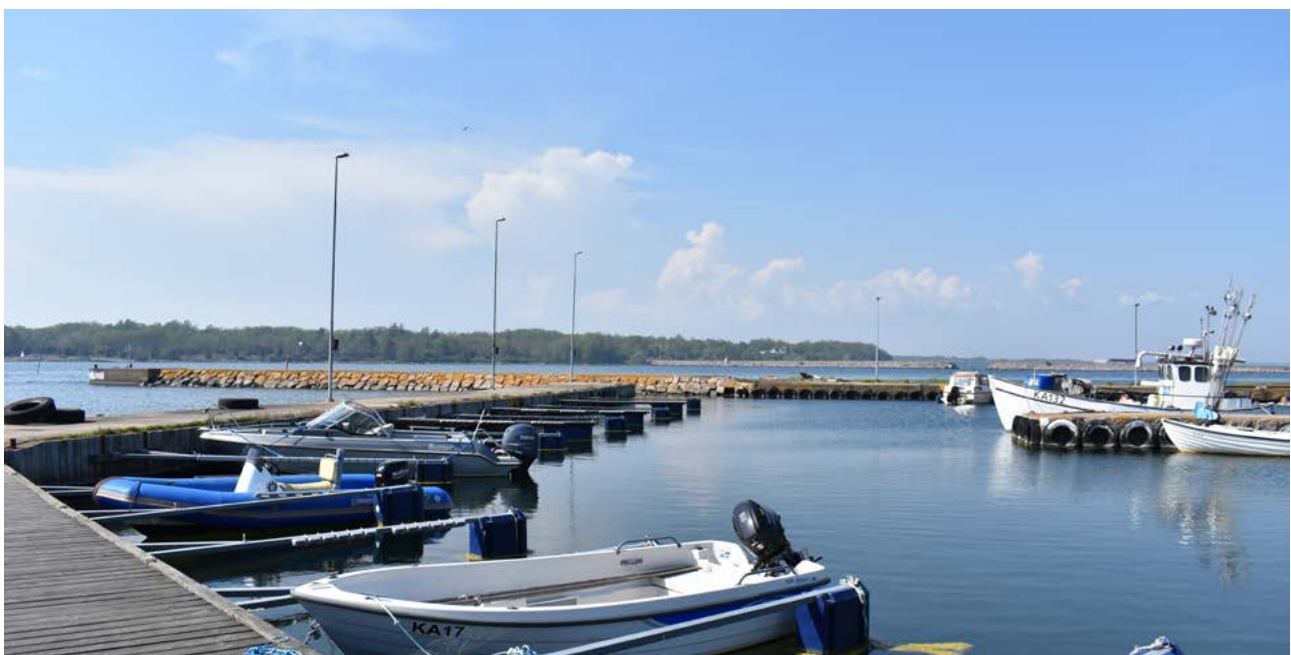
Husbil: 39

Förvaltar

Kajer: 430 m

Hamnytor: 5700 m²

Byggnader: 900 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

Karlskrona kommun äger marken inom hamnområdet. Vattnet utanför hamnen är del av en outredd samfällighet, som omfattar en stor del av Karlskronas skärgård.

Gällande planer

Området saknar gällande detaljplan. I den fördjupade översiktsplanen för skärgården anges Ekenabben som ett verksamhetsområde, med inriktning mot fiske.



Kommande anspråk

Ekenabben har förutsättningar att bidra till ett livskraftigt lokalt fiske. Området är också möjligt att utveckla med inriktning mot båtservice och förvaring av fritidsbåtar. Det stora landarealerna tillsammans med möjligheterna att ta in större båtar ger särskilt goda förutsättningar för detta. Även andra marina verksamheter bör vara möjliga att etablera här. Viss gästhamnsverksamhet kan vara intressant, men hamnen betraktas inte som en av de mest intressanta att besöka, då de ligger "utanför" broarna, och därmed inte är nåbar från skärgården. Intresse finns också att använda hamnen som bas för dykutfläkter då närområdet erbjuder många intressanta vrak.

Ekenabben bör utvecklas för att möjliggöra ett ökat lokalt fiske. För att säkerställa detta bör den södra hamnbassängen hållas i god kondition för större båtar, samt hamnplanen och området närmast detta bibehållas i kommunal ägo, och fiskets intressen ges företräde. Den norra hamnbassängen bibehålls för fritidsbåtar. De större landarealerna öster om vägen kan med fördel användas för att etablera marina företag i området. Särskilt lämpligt anses båtservice med förvaring av fritidsbåtar vara, då det finns möjlighet att hantera stora och djupa båtar här. Slipen bör antingen renoveras eller ersättas med annan funktion som möjliggör upptagning av större båtar. Området bör också möjliggöra plats för dykföretag och liknande. För att möjliggöra indelning av mark i flera fastigheter samt styra olika aktörers rättigheter i hamnen bör området detaljplaneläggas.

Åtgärder att prioritera

1. Ta fram ny detaljplan för att möjliggöra en utveckling av området med verksamheter.
2. Utred möjligheterna för upptagning av större båtar via befintlig slip alternativt förstärk kaj för att klara tunga lyft.

Plan för utveckling



Sanda



Hamnen är placerad på västra sidan av Sturkö.

Hamnfunktioner:

Fritidsbåtshamn
Vinteruppläggnig
Gästhamn kategori 2
Skärgårdstrafik
kommersiell service
Husbilar

Förutsättningar och användning

Sanda hamn är byggd som en fiskehamn i mitten på 1900-talet. Hamnen har sedan dess använts av lokala fiskare i olika omfattning. I dagsläget används hamnen av enstaka lokala fiskare. Hamnen är relativt liten och kan inte husera större fiskebåtar, och har med tiden övergått till att huvudsakligen fungera som fritidsbåtshamn, med 40 platser som hyrs ut av Karlskrona kommun. Hamnen fungerar också som gästhamn samt tilläggningsplats för skärgårdstrafiken.

Tyvär är hamnen i relativt dåligt tekniskt skick, med stora renoveringsbehov på piren. Markområdet kring hamnen ägs i sin helhet av Karlskrona kommun. Ytorna används till del för vinteruppläggnig av fritidsbåtar samt som parkering. I hamnen finns också ett antal sjöbodrar som ägs av privatpersoner, samt tillfälliga toalettlösningar och en del fiskeutrustning

Statistik

Gästnätter 2021

Båt: 67

Husbil: 47

Förvaltar

Kajer: 210 m

Hamnytor: 1150 m²

Byggnader: 48 m² BTA



Fastighetsrättsligt läge

Hela hamnområdet samt det närmaste vattenområdet ägs av Karlskrona kommun. Förslaget nedan kräver dock att rådighet skapas över ytterligare vattenområde.

Gällande planer

Området saknar detaljplan, men är upptaget i den fördjupade översiktsplanen för skärgården med följande beskrivning: Området Sanda är ett etablerat samhälle som ligger på den nordvästra delen av Sturkö i anslutning till Sanda hamn. Det är en strategisk plats för mer bebyggelse som kan kollektivtrafikförsörjas med en båtpendel till Trossö och Verkö. Det finns möjlighet att skapa attraktiva livsmiljöer och området föreslås utvecklas till ett nytt skärgårdssamhälle med ca 70-90 bostäder.



Kommande anspråk

Sturkö är en av de platser i kommunen där efterfrågan på fritidsbåtspplatser är störst. Tillsammans med kommunens ambition att utveckla ön för mer boende i skärgården leder det till att behovet av permanenta båtplatser är stort. Sanda bedöms som den plats som är mest lämplig, tillsammans med en framtida utveckling av Bredavik. Hamnen avses därför utvecklas med inriktning mot fritidsbåtar, en mindre gästhamnsdel samt goda förutsättningar för skärgårdstrafik. Fisket i hamnen avses utvecklas, och plats för fisket istället erbjudas i Ekenabben.

Sanda föreslås utvecklas som fritidsbåtshamn. Nya vågbrytare och bryggor läggs ut utanför nuvarande hamn, och på så vis kan antalet båtplatser öka kraftigt. Möjligheter för kommersiella inslag som café/restauranger eller annan försäljning ges. Viss uppläggning av båtar vintertid möjliggörs. Dock ej i någon större omfattning. Vinteruppläggning hänvisas istället till bl.a. Ekenabben. För att möjliggöra denna utveckling behövs ny vattendom samt fastighetsreglering ske. Sannolikt bör det föregås av en detaljplaneläggning.

Åtgärder att prioritera

1. Utveckla hamnen med fler fritidsbåtspplatser.
2. Skapa förutsättningar för kommersiell verksamhet i hamnen.

Plan för utveckling



Kristianopel

Förutsättningar och användning

Kristianopel är en av Karlskrona kommuns mest populära gästhamnar. Hamnen och byn är belägen på kommunens östra kust, relativt långt ifrån övriga hamnar. Hamnen är centralt placerad i den historiska byn och utgör en naturlig samlingspunkt. Närhet finns också till campingplatsen söder om hamnen samt badmöjligheter. Förutom en mindre del i söder utgör hela hamnen gästplatser. I området finns också två restauranger och servicebyggnad samt ett antal sjöbodar. Ortens kulturmiljö och den småskaliga trivsamma känslan är hamnens största kvalitet. Kristianopel är också belägen på en kuststräcka med relativt få hamnar, varför den är viktig för långseglande båtar. Hamnen hade 2019 1747 stycken gästande båtar.

Fastighetsrättsligt läge

Hela hamnområdet ägs av Karlskrona kommun, förutom fastigheten Kristianopel 7:2 och berör ett mindre område för restaurang.

Gällande planer

Området omfattas av detaljplan från 1959. Hamnområdet är planlagt för hamnändamål.

Kommande anspråk

Kristianopels hamn är en viktig nod för turismen både från land och via gästande båtar. Därför är goda förtöjningsmöjligheter för gästbåtar även framöver viktigt. Sannolikt kommer även efterfrågan på ytterligare kommersiell service att öka.

Kristianopels hamn bör utvecklas med stor försiktighet och hänsyn till byns kulturmiljö. Inga större fysiska förändringar bör göras. Dock bör ökad service till besökande stimuleras, genom till exempel uthyrning av sjöbodar till kommersiell verksamhet.



Stenshamn och Ungskär

Förutsättningar och användning

Hamnarna byggdes som fiskehamnar under 1900-talets första hälft. De fungerar nu som en kombination av hemmahamn för boende på öarna, samt gästhamn och tilläggningsplats för skärgårdstrafiken. I båda hamnarna är den kulturhistoriska prägeln med traditionell hamn småskaligt fiske och sjöbodas på en allmänning av största vikt att behålla.

Fastighetsrättsligt läge

Båda hamnarna ägs och drivs av Karlskrona kommun.

Gällande planer

Båda hamnarna är utpekade i den fördjupade översiktsplanen för skärgården, som viktiga för besöksnäringen samt för de boende på öarna.

Kommande anspråk

Hamnarna bedöms även framåt vara viktiga för skärgårdsbefolkningens egna båtar samt för skärgårdstrafiken. Önskemål från besöksnäringen kan väntas öka, vilket gör att service för besökande med skärgårdsbåten samt med egen båt kan bli än viktigare. Småskalig service som försäljning av mat/fika, souvenirer och uthyrning av kajaker/cyklar och även boende kan bli mer intressant.

De båda hamnarna bör utvecklas med stor varsamhet och med kulturmiljön i huvudsakligt fokus. Möjligheter för fler besökande bör prövas. Kommunen bör här stödja entreprenörer eller ideella krafter som önskar tillhandahålla enklare service i dessa hamnar. Frånvaron av landförbindelse gör att det är mycket svårt för ett normalt näringsliv att finna bärkraft. Detta kan anses vara skäl för kommunen att t.ex. frångå lokala taxor för markupplåtande eller hyror till den typen av verksamheter. För att ytterligare öka servicegraden bör mer moderna hygienutrymmen för besökande utredas.



Långören och Inlängan

Förutsättningar och användning

Båda öarna saknar den typ av anlagda hamnar som i övrigt hanteras i denna plan. Det kommunala intresset här består i möjligheten att försörja öarna med skärgårdstrafik. Detta sker idag på bryggor placerade på samfälligheter, där kommunen är delägare.

Utöver detta finns i olika omfattning platser för småbåtar i närheten, framförallt på Inlängan, men utan kommunalt inflytande. Detta behandlas därför inte vidare i denna plan.

Fastighetsrättsligt läge

Båda bryggorna är placerade på samfälld mark. Kommunen är delägare i båda samfälligheterna, i syfte att säkra möjligheten för angöring av skärgårdstrafik.

Gällande planer

I den fördjupade översiktsplanen för skärgården föreslås både Inlängan och Långören utvecklas med fler båtplatser.

Kommande anspråk

Bryggorna bedöms även framåt vara viktiga för skärgårdstrafiken. Önskemål från besöksnäringen kan väntas öka, vilket gör att service för besökande med skärgårdsbåten samt med egen båt kan bli än viktigare. Småskalig service som försäljning av mat/fika, souvenirer och uthyrning av kajaker/cyklar och även boende kan bli mer intressant.

Då kommunen saknar rådighet över mark och vatten på dessa öar, begränsas kommunens engagemang till att i servitut och avtalsform säkra rätt att angöra med skärgårdstrafik. Då båda öarna är intressanta ur ett besöksnäringssperspektiv och för att säkerställa en levande skärgård, är enskilda initiativ till att utveckla bryggor och hamnanläggningar på öarna dock högst välkomna. De båda öarnas bryggor/hamnområden bör utvecklas med stor varsamhet och med kulturmiljön i huvudsakligt fokus. Möjligheter för fler besökande bör prövas. Kommunen bör här stödja entreprenörer eller ideella krafter som önskar tillhandahålla enklare service i dessa hamnar. Frånvaron av landförbindelse gör att det är mycket svårt för ett normalt näringsliv att finna bärkraft.

Kommunala brygganläggningar

Förutsättningar och användning

Det finns sammanlagt ca 1900 båtplatser på 29 anläggningar i Karlskrona kommun där det går att hyra en båtplats direkt av kommunen, utan att vara medlem i någon båtklubb. Platserna är relativt väl spridda i kommunen, men med en tyngdpunkt på centralorten.

Anläggningarna är varierande till sin karaktär. I huvudsak anläggs och drivs de med syftet att möjliggöra för kommuninvånare att enkelt ha tillgång till egen båt. Man har i de flesta fall fokuserat på den i kommunen absolut vanligast förekommande båttypen, dvs mindre och mellanstora fritidsbåtar, upp till 9 meters längd. Platser för större båtar finns fr.a. i Stadsmarinan.

Fastighetsrättsligt läge

Anläggningarna är huvudsakligen placerade på mark som ägs av Karlskrona kommun och driftas av hamnavdelningen.

Kommande anspråk

Efterfrågan på båtplats behöver balanseras mot kommunens utvecklingsplaner. En stor efterfrågan kan därför väntas uppstå i de östra kommundelarna samt på öarna, fr.a. Hasslö, Sturkö och Senoren. Utöver det ses en ökad efterfrågan på platser för större båtar. Behov av parkering nära båtplatsen lyfts ofta fram.

Önskemål förekommer med jämna mellanrum kring gallergrindar och annan instängsling kring bryggor. Inriktningen för kommunala anläggningar eller anläggningar som arrenderas av kommunen är att områden ska vara öppna för allmänheten.

Kommunen avser arbeta aktivt med att skapa nya kommunala båtplatser i skärgården på Hasslö (Garpahamnen), Aspö (Lökanabben) samt Sturkö (Sanda och Bredavik.) Dessa platser har valts då en hög efterfrågan kombineras med att det finns möjlighet för kommunal rådighet över mark och vatten. Rådigheten är dock begränsad i sin omfattning i Bredavik, som å andra sidan anses ligga strategiskt viktigt för utveckling av skärgårdssamhällen.

I centrala Karlskrona pågår ett kontinuerligt arbete för att få fram fler båtplatser. Närmast förestående är anläggningar vid Kungsbron och i Saltö sund.

Det finns en stående efterfrågan om platser i Nättrabyån och Lyckebyån, då det är intressant för båtägare att ha båten förtöjd i sötvatten. Hamnavdelningen arbetar kontinuerligt med att försöka skapa nya platser i de områdena.

Möjligheten att långtidsparkera bil nära sin båtplats är ett vanligt förekommande önskemål. Detta är svårt att tillgodose i de centrala delarna av Karlskrona. Strategin är därför att i möjligaste mån styra fördelningen av platser så att en plats nära den egna bostaden möjliggörs, och bil därmed kan förvaras hemma istället. Det bedöms vara viktigare att tillgodose ett stort antal båtplatser, trots svårigheten att tillgodose parkering. Strategin för dessa områden är istället att tillhandahålla korttidsparkeringar för att möjliggöra i/urlastning av utrustning till båten,

men sedan hänvisa till andra platser i staden. På de platser som ligger mindre centralt, och där sommar- och vinterplats kombineras vid samma anläggning kan långtidsparkering normalt erbjudas på samma ytor som båtarna ligger upplagda på vintertid.

Efterfrågan på båtplatser väntas också öka i samband med exploateringar på Trummenäs och Senoren. Då kommunen saknar markinnehav både avseende exploateringsytorna och potentiella hamn/brygglägen bedöms tillskapandet av nya båtplatser i dessa områden ske i privat regi i samband med att ny bebyggelse planläggs.

Frågor möjliga att arbeta vidare med för att utveckla kommunens hamnar och det lokala fritidsbåtlivet

- Märk upp vilken del av bryggor/kajer som är avsatta för skärgårdstrafiken, så att resten kan användas som gästplatser.
- Upprätta samordnad underhållsplan för samtliga skärgårdshamnar
- Utvärdera organisationen kring ansvar för värdskap i gästhamnar som idag ligger på DSF .
- Detaljpanelägg Ekenabbens hamn. Säkerställ vinterförvaringsmöjligheter för stora/djupgående fritidsbåtar.
- Inled fastighetsförrättning och vattendom för utökning av Sanda hamn, primärt för fritidsbåtsplatser.
- Tillskapa uppläggningsyta inom gällande detaljplan i Nättraby, Åslätten.
- Tillskapa uppläggningsyta skjutbanan Västra mark.
- Öka värdskap i hamnar, tydliggörande av tillgängliga gästplatser
- Marknadsföring
- Förbättrade sjökort (Hydrographica)
- Markering av gästplatser, jfr gästhamnsguiden ostkusten
- Ökad skötsel på skärgårdsöar, bete, toaletter, sopor, öglor
- Organisation för drift och skötsel av skärgården. Skärgårdsstiftelse, destinationsbolag eller liknande.

Referenser

Carstensen, J., Andersen, J. H., Gustafsson, B. G., & Conley, D. J. (2014). Deoxygenation of the Baltic Sea during the last century. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 111(15), 5628–5633. <http://doi.org/10.1073/pnas.1323156111>

Framtidens Östersjön – påverkan av övergödning och klimatförändringar RAPPORT 2/2020, Östersjöcentrum/Stockholms universitet

Havs -och vattenmyndigheten. (2021-07-05). Kvoter i östersjön. <https://www.havochvatten.se/fiske-och-handel/kvoter-uppfoljning-och-fiskestopp/kvoter-och-fiskestopp/kvoter-i-ostersjon.html>

Bilagor

Bilaga 1

Hörsal/Funktion	Fridagsbetsamman	Vinteruppställning	Gästhemmet kat 1	Gästhemmet kat 2	Gästhemmet kat 3	Fondöppningsring	Skärgårdsstrafik	Kommersiell service	Båtservice	Verov	Fiske	Småskaligt fisk	Husbil	Arkiv	SB	Nov
Stadsmarin	X		X			X		X								
Selö Hamn	X			X		X		X			X					
Hallarehamnen	X	X		X				X					X			
Garphamnen	X		X			X		X		X	X	X	X			X
Djupvik	X				X			X								
Löfsholmen	X	X	X			X		X			X					X
Herrgårdsviken	X							X								
Eleknaben	X	X		X				X		X	X	X				X
Sandö	X	X		X				X					X			X
Bredavik	X			X				X								
Eleknäs	X			X				X								
Brofästet	X					X		X								X
Grevbäckgården	X							X								
Indalsholmen	X							X								
Ungskär	X	X		X		X		X				X				X
Stenshammen	X	X		X		X		X				X				X
Långholmen	X							X								
Kristanopel	X		X					X								X
Sandhamn	X	X			X			X		X	X	X	X			X
Torhamn	X		X			X		X								X
Trummenäs	X							X								
Lorentzberg	X	X						X								X
Rosenholms udde	X	X						X		X						
Närtraby Åsietten	X	X						X								
Hattholmén	X		X					X		X						
Tellholmén	X	X						X								
Hällarum	X	X						X								
Lycebygdén	X	X						X								
Hassjö näset	X															