

Januari 2025

Samrådsredogörelse för Plan för skärgårdsutveckling



LULEÅ
KOMMUN

Innehållsförteckning

Inledning och bakgrund.....	1
Samrådsprocessen	1
Hur samrådet har bedrivits	1
Antal inkomna synpunkter	2
Ändringar i planförslaget efter samråd.....	2
Plan för skärgårdsutveckling	2
Inkomna synpunkter	2
Myndigheter och kommuner, kommunala bolag.....	2
Piteå kommun.....	2
Miljö- och byggnadsnämnden	3
Luleå hamn AB	6
Luleå Business Region	7
Företag och organisationer	8
Laponia rederi AB.....	8
Hindersöns hembygdsförening.....	11
Sandöns brovänner	12
Långöns Brand- Kultur och isvägsförening	13
Rödkallens stug- och hamnförening.....	16
Luleå skärgårdsförening	19
Småskärens intresseförening	22
Privatpersoner.....	24
Privatperson 1	24
Privatperson 2.....	24
Privatperson 3 och 4.....	24
Privatperson 5.....	25
Privatperson 6.....	25
Privatperson 7.....	25
Privatperson 9.....	28
Privatperson 10.....	30
Privatperson 11.....	31

Inledning och bakgrund

Luleå kommun vill framföra ett tack till alla som under samrådstiden har tagit sig tid att läsa igenom planförslaget och lämna synpunkter.

I den här samrådsredogörelsen redovisas samtliga synpunkter som kommit in under samrådstiden tillsammans med kommunens kommentarer. Alla inlämnade synpunkter, även de som inte har kunnat tillgodoses, har tillfört mer kunskap till processen och en möjlighet att förbättra förslaget till plan för skärgårdsutveckling.

Plan för skärgårdsutveckling, Luleå kommun har upprättats i samråd med en bred krets av intressenter. Bland annat har dialog med medborgare skett tidigt i processen vid ett större event, Skärgårdsdagen (2017-06-17). Där fick medborgare tillfälle att möta kommunstyrelseledamöter och ge sin syn på vilka skärgårdsfrågor som är viktiga. Dialogen fokuserade på fyra olika teman; kommunikationer: skärgårdstrafiken, farleder, hamnar, muddring; boende: fritidsboende, gästboende, fast boende, vatten och avlopp, avfall; näringsliv: besöksnäring, chartertrafik, skotersafari, fiske; samt natur och kultur: naturreservat, kulturmiljöer, besöksmål.

Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge kommuninvånare, intresseorganisationer, föreningar, företag, partipolitiska grupper, myndigheter och grannkommuner en insyn i arbetet och möjlighet att påverka innehållet i utvecklingsplanen.

Resultatet av samrådet redovisas i denna samrådsredogörelse.

Samrådsredogörelsen ingår som en bilaga till Plan för skärgårdsutveckling. Syftet med samrådsredogörelsen är att beskriva hur samrådet har gått till och visa vilka förändringar som gjorts i planen efter samrådet. Den ska även bemöta och redovisa de synpunkter som har lämnats in och presentera en sammanvägning av de synpunkter som har relevans för planen.

Samrådsprocessen

Hur samrådet har bedrivits

Plan för skärgårdsutveckling har varit utställt för samråd under tiden 6 november till och med den 19 december 2023. Under samrådstiden har planförslaget funnits tillgängligt i digitalt format på Luleå kommuns hemsida. Det har också funnits tillgängligt i stadshusets foajé.

Underrättelse om samråd har skett via kungörelse och på kommunens hemsida.

Kommunstyrelsen har informerats om samrådet vid kommunstyrelsens sammanträde.

Samrådshandlingen har skickats till myndigheter, organisationer, grannkommuner, föreningar, politiska partier samt bolag och förvaltningar, enligt en särskild sändlista.

Information om planförslaget har också givits muntligt på förfrågan, till partigruppen för Socialdemokraterna, till Pensionärsrådet och vid Skärgårdsföreningens årsmöte.

Antal inkomna synpunkter

Under samrådstiden har 18 yttranden kommit in. Synpunkterna är fördelade på sju yttranden från organisationer, företag och föreningar samt elva skriftliga yttranden som lämnats av privatpersoner.

Ändringar i planförslaget efter samråd

Efter samrådet har förändringar och justeringar gjorts i planen. De viktigaste förändringarna som gjorts efter samrådet redovisas här nedanför.

Plan för skärgårdsutveckling

- Förtydliganden kring betydelsen av Bottenvikens skärgård kommunsamverkan.
- Kartor och illustrationer har bytts ut eller kompletterats, bland annat kartläggning av servicetillgång.
- Avsnittet Teknisk infrastruktur har omarbetats och ingår i avsnitt Boende i skärgården.
- Avsnittet Boende i skärgården har omformulerats och det är tydligare beskrivet kring utmaningar kring boende året runt samtidigt som förutsättningar för de som bor och verkar i skärgården behöver skapas.
- Krav om lösningar på avloppsanläggningar, kommunen ska vara teknikneutral. Denna riktlinje har därför tagit bort.
- Förtydligande kring slamtömning i avsnittet vatten, avlopp och avfall. Befintlig hantering av omhändertagande av slam på de fyra öarna (Sandön, Hindersön, Junkön och Storbrändön) bedöms den mest hållbara lösningen så länge avsättning för det behandlade slammet finns.
- Ansvar, genomförande och uppföljning har förtydligats i inledande kapitel.
- Benämningen *Utvecklingsinriktning* har ändrats till *Målsättningar*.
- Benämningen *Riktlinjer* har ändrats till *Viljeriktningar*.
- Inledande kapitel kring mål, planer och program har kortats ner eftersom det framgår av andra styrande dokument. Koppling till Vision Luleå 2040 samt Program till Vision Luleå 2040 framgår.

I övrigt har faktafel, textformuleringar och andra mindre förtydliganden gjorts.

Inkomna synpunkter

Alla synpunkter som kommit in under samrådet redovisas här nedanför, vissa i något sammanfattad form. Luleå kommuns bemötande och kommentarer är skrivna i *kursiv text*.

Myndigheter och kommuner, kommunala bolag

Piteå kommun

Denna plan är av betydande vikt eftersom den adresserar flera avgörande aspekter av skärgårdsutvecklingen som är kritiska för regionens framtid.

För det första lyfter planen fram vikten av en levande skärgård. Detta koncept sträcker sig bortom den rena miljömässiga betydelsen och inkluderar ekonomiska, sociala och kulturella dimensioner. En levande skärgård innebär att upprätthålla och utveckla hållbara

ekonomiska aktiviteter som fiske och turism, samtidigt som man bevarar det unika ekosystemet och den kulturella identiteten som skärgården representerar.

Vidare uppmärksammar planen behovet av en framsynt utveckling. Detta innebär att identifiera och ta tillvara på nya möjligheter för tillväxt och utveckling, medan man samtidigt hanterar de utmaningar som klimatförändringar och miljöskydd medför. Denna balansakt är avgörande för att säkerställa en hållbar framtid för skärgårdsområdet.

Dock saknas i planen en tydlig hänvisning till den övergripande strategi som finns för Bottenvikens skärgård. Det är viktigt att belysa att det inte bara finns satta mål, utan även att det finns en sammanhängande och gemensamt överenskommen strategi för hela regionen. Denna strategi har tagits fram i samarbete mellan alla kommuner som ingår i skärgårdsområdet och är central för att uppnå en enhetlig och koordinerad utveckling.

Dessutom saknar planen information om hur samarbetet mellan kommunerna faktiskt fungerar i praktiken. Det är viktigt att framhäva att det finns en effektiv kommunikation och samarbete, och att en gemensam samordnare finns anställd för att underlätta denna process. Denna samordnare spelar en nyckelroll i att se till att alla kommuner arbetar mot samma mål och att de resurser som finns används på mest effektiva sätt.

Sammanfattningsvis stödjer Piteå kommun de grundläggande aspekterna och målen i Luleå kommuns Plan för skärgårdsutveckling. Dock anser vi att för att fullt ut representera regionens ambitioner och potential, bör planen inkludera en klarare beskrivning av den övergripande strategin för Bottenvikens skärgård samt detaljer om det praktiska samarbetet mellan kommunerna.

Kommentarer: Tack för synpunkterna! Luleå kommun delar Piteå kommuns uppfattning, ett tydliggörande och mer beskrivande ska göras kring den övergripande strategin, Bottenvikens skärgård. Det kommungemensamma samarbetet är en viktig del i att utveckla skärgården i Luleå och kustkommunerna i regionen.

Miljö- och byggnadsnämnden

Avlopp

Skärgårdsmiljön har stora naturvärden som generellt är känsliga för avloppspåverkan och svåra att skydda. Tomter är ofta små och saknar naturliga förutsättningar för enskilda vatten- och avloppsanläggningar. Bebyggelse är ofta koncentrerad till havsnära lägen, till exempel vid grunda vikar. De grunda bottenarna är havsekosystemens barnkammare och känsliga för bland annat övergödning. Det finns risk för lokal påverkan av näringsämnen och patogena bakterier, virus och parasiter. Kommunen har ansvar att tömma och ta omhand slam från alla avloppsanläggningar i skärgården, inte bara för de öar där man byggt anläggningar för att behandla slammet (Sandön, Hindersön, Junkön och Storbrändön). Angående dessa anläggningar så komposteras inte slammet, det är huvudsakligen avvattning och till viss del frystorkning som sker. Kommunen bör inte heller förorda lokalt omhändertagande av slam långsiktigt, lagstiftningen kopplat till slamhantering kommer sannolikt skäras vilket kan medföra att förutsättningarna för lokalt omhändertagande förändras.

Kommentarer: I dagsläget bedöms befintlig hantering av omhändertagande av slam på de fyra öarna (Sandön, Hindersön, Junkön och Storbrändön) vara den mest hållbara lösningen så länge avsättning för det behandlade slammet finns.

Avdelning miljö och bygg anser att det är olämpligt att tillåta nya avloppsanläggningar som kräver slamtömning av den enskilde eller av kommunen. Nya permanentbostäder bör endast tillåtas om det finns bra förutsättningar för att tömma och hantera avloppsslam. För fritidshus bör torra toalettlösningar endast medges och i övrigt bör man inte anlägga avloppsanläggningar som genererar slamtömning, så länge det saknas infrastruktur och beredskap för slamtömning. Slamhantering i slamlådor på de fyra stora öarna bör inte utökas då det inte är en långsiktigt hållbar lösning.

Kommentarer: Se kommentarer ovan. På övriga öar ska torra toalettlösningar förordas.

Kommunen saknar ett ställningstagande och en plan för hur man vill att vatten och avlopp ska organiseras och utvecklas i skärgården. I nuläget finns inte någon långsiktig lösning för hur man ska hantera en exploatering av skärgården, kommunen har ett ansvar att hantera och samla in slam från anläggningar. Hittar man inga långsiktiga lösningar kan kommunen inte uppfylla sina skyldigheter som renhållare.

Kommentarer: Ett visst utrymme finns i befintliga anläggningar och enstaka ny bebyggelse med behov av slamtömning kan tillåtas.

Vad gäller avloppsanläggningar ska kommunen även vara teknikneutral, bedömningar ska även göras från fall till fall när nya avlopp tillståndsprövas. Därför ska man i planen vara försiktig med att skriva information/riktlinjer som inte stämmer överens med detta (sid 32-33, Rubriken "Vatten och avlopp samt avfall").

Kommentarer: Riktlinjen som anger att större turistanläggningar bör ha vattenburna lösningar stryks och ersätts med föregående riktlinje att "avloppslösningar ska anpassas lokalt utifrån miljömässiga och sanitära krav".

Det är bra att det i skärgårdsplanen framgår att VA-planen kan påverka skärgårdsplanen. Skärgårdsplanen bör harmonisera med vad som framgår i VA-planen, så dessa inte motsäger varandra. Utökning av vattentoaletter på öar skulle innebära en livsstil med ökad vattenförbrukning, vilket i sin tur också ökar risken för saltvatteninträngning i dricksvattnet. I dokumentet används ordet "torrdass" på många platser. Uttrycket är förlegat och bör bytas ut mot "torrtoalett". Överlag använder man numera torrtoalett och det innefattar alla typer av torra toalettlösningar som förbränningstolett, frystoalett, biologisk toalett/mulltoa eller tätt kärl där latrin samlas upp och lämnas in till kommunen för omhändertagande.

Kommentarer: VA-planen 2040 har antagits och Plan för skärgårdsutveckling ska inte motsäga innehållet i VA-plan 2040. Hänvisning till VA-plan 2040 görs i inledande delar av Skärgårdsplanen. Dialog mellan Samhällsomsättningskontoret och Lumires VA-avdelning har skett inför antagande av denna plan. Det är viktigt att samsyn råder för hur vatten och avlopp ska organiseras och utvecklas i skärgården.

Specifika synpunkter kopplat till sidor i planen gällande VA

- Sid 24, bra att det framgår att fler boende ökar behovet av service ex, avfall och Slamhantering.
- Sid 25, Riktlinjer för boende i skärgården: Det står att kommunen är positiv till ny bostadsbebyggelse, detta kommer i nuläget vara svårt att genomföra då det inte finns en långsiktig lösning för hantering av slam från enskilda avlopp. Detta begränsar möjligheten till ny bebyggelse.

Kommentarer: Avsnittet Boende i skärgården omarbetas delvis inför antagande. Sammantaget finns utmaningar med att kunna erbjuda den service som krävs för bra boendemiljöer för ett åretruntboende. Detta har blivit tydligt under processen för framtagande av denna plan tillsammans med det pågående arbetet med Plan för service på landsbygden där servicetillgången i hela kommunen har kartlagts. Det är även andra delar av Luleå kommuns service som inte är tillgänglig till öar i skärgården. Det betyder dock inte att det är omöjligt att enstaka ny bebyggelse med behov av slamtömning kan tillkomma på de öar där hantering av slam sker: Junkön, Hindersön, Sandön och Storbrändön.

- Sida 32, stycke 4 bör uppdateras, alternativt tas bort.

Kommunen har ansvar att tömma och ta omhand slam från alla avloppsanläggningar i skärgården, inte bara för de öar där man byggt anläggningar för att behandla slammet. I dessa anläggningar så komposteras inte slammet, det är huvudsakligen avvattning och till viss del frystorkning som sker. Kommunen bör inte heller förorda lokalt omhändertagande långsiktigt, då lagstiftningen kopplat till slamhantering sannolikt kommer att skärpas. Det skulle kunna läggas till en punkt att kommunen fortsatt ska utreda hållbara långsiktiga lösningar för hantering av slam i skärgården.

Kommentarer: Idag sker återföring av slam till åkermark, vilket bedöms vara en hållbar lösning, vilket kommenterats tidigare. Text i planen har förtydligats.

- Sid 32-33, Riktlinjer för teknisk infrastruktur: Kommunen bör inte ge specifika riktlinjer för krav om lösningar på avloppsanläggningar, kommunen ska vara teknikneutral.

Kommentarer: Riktlinjen har tagits bort.

Avfall

Gällande avfallshantering står det på sida 33: "Kommunen ansvarar för insamling av avfall från fritidsanläggningar och från fast boende på Lövskär, på Strömören och vid Tjuvholmssundet. Sortering sker endast i mindre omfattning. Fritidsbåtshamnar på fastlandet med fler än 15 platser ska ha soptömning." Den 1 januari 2024 tar kommunen över insamlingsansvaret för förpackningar. Avdelning miljö och bygg anser att det saknas information kring hur kommunen avser att tillämpa de nya bestämmelserna för förpackningsinsamling i skärgården. Begreppet "soptömning" är numera förlegat och kan exempelvis ändras till att de ska ha abonnemang för hämtning av kommunalt avfall.

Kommentarer: Justering i text görs vad beträffar begreppet soptömning.

Muddring

Landhöjningen bidrar till att tidigare tillgängliga bryggor och infartsleder kommer att i framtiden kräva muddring om de ska fortsätta att användas. Här behöver man tänka till lite var man väljer att exploatera.

Första stycket, i rubriken Muddring, ändras enligt följande, ändring framgår i kursiv stil: *Landhöjningen bidrar till att tidigare tillgängliga bryggor och infartsleder kommer att i framtiden kräva muddring om de ska fortsätta att användas.* Här behöver man tänka till lite var man väljer att exploatera. Avdelning miljö och bygg är restriktiva till att tillstyrka åtgärder (muddring, dispens strandskydd) om vi ser att åtgärden kommer behöva upprepas om det är så att landhöjningen motverkar åtgärderna.

Kommentarer: Detta noteras.

Luleå hamn AB

Luleå Hamn utgör riksintresse för kommunikationer genom sin funktion som allmän hamn och är av EU-kommissionen utsedd CORE-hamn. Välfungerande farleder till och från Luleå hamn utgör en del av riksintresset. Därför är det av yttersta vikt att fartygstrafiken till och från hamnen inte riskerar att påverkas negativt, eftersom detta kan leda till begränsningar i tillgänglighet och nyttjande av det nationella intresset.

Utredning av tillgänglighet och sjösäkerhet för fartygstrafiken är nödvändig, särskilt med tanke på expansionen som Luleå Hamn står inför med ökade transportbehov och ökad trafik till och från hamnen.

Avslutningsvis ser vi positivt på planen att förbättra tillgängligheten till skärgården och stärka Luleå som sjöstad.

Tillägg: Luleå Hamn har inkommit med ett yttrande men noterar i efterhand en skrivning som inte är helt korrekt.

Sidan 30, andra stycket.

”Huvudfarlederna sköts av Sjöfartsverket medan kommunen sköter de övriga farlederna samt leder till vissa hamnar. En del farleder sköts av enskilda farledsföreningar. Farlederna ska markeras med prickar och/eller enslinjer och data för utprickning ska levereras till Transportstyrelsen. Luleå Hamn sköter Sandöleden fram till Klubbviken. Från Klubbviken och utåt är det Sjöfartsverket som sköter farleden för handelsfartygen.”

Enligt Sjöfartsverkets beslut om justering av område för allmän hamn

2021-06-07 21-02160 så ansvarar Sjöfartsverket för farleden efter Sandskär och utåt. Enligt ett avtal sköter Luleå Hamn fortfarande farleden fram till Klubbviken (eg till sista bojparet på Brändöfjärden) på uppdrag av Sjöfartsverket. För att vara helt korrekt bör texten uppdateras. Exempelvis enligt: ”Huvudfarlederna sköts av Sjöfartsverket medan kommunen sköter de övriga farlederna samt leder till vissa hamnar. En del farleder sköts av enskilda farledsföreningar. Farlederna ska markeras med prickar och/eller enslinjer och data för

utprickning ska levereras till Transportstyrelsen. Luleå Hamn ansvarar för Sandöleden till och med Sandskär. Efter Sandskär och utåt är det Sjöfartsverket som ansvarar för farleden för handelstrafik.”

Kommentarer: Tack för synpunkter. Felaktigheter i planen gällande ansvarsfördelning för farleder justeras.

Luleå Business Region

Nedan följer synpunkter med fokus på turism och näringsliv:

Positiva punkter från planen:

- Utbyggd turbåtstrafik, längre in på hösten för säsongförlängning.
- Eventuell turbåtstrafik till fler öar som Gråsjälören, Altappen och Rödkallen.

Det påpekas att kommersiellt utbud ska ske i privat regi, men samtidigt föreslås fler uthyrningsstugor i kommunal regi, vilket kan uppfattas som osund konkurrens för lokala näringsidkare.

Förslag:

Peka ut fler LIS-områden där privata näringsidkare kan bygga anläggningar och erbjuda kommersiella besöksutbud.

Befintliga kommunala övernattningsstugor bör få utökad service av privata aktörer för att attrahera en mer krävande målgrupp.

Den norra delen av skärgården är förbisedd i planen, och det önskas satsningar på fler utflyktsmål och övernattningsstugor. Förslag om att placera mindre kommunala servicebåtar i norra och södra delen av Luleå skärgård.

Transportlösningar: Det saknas en plan för transporter för dem utan egen båt, där turbåtstrafik inte finns. Förslag på taxibåtstrafik, uthyrning av elbåtar eller andra alternativ bör uppmuntras av kommunen, eventuellt med subventionering. Fler uthyrningsalternativ av båt, kanot, kajak och cykel bör skapas och synliggöras i kombination med övernattningsutbud.

Vandringsleder: Det saknas information om vandringsleder och rastplatser, som finns på turbåtsöarna men kan utökas på större öar som Hindersön och Sandön. Vandring kan vara en viktig reseanledning till öarna.

Kommentarer: Planen motsätter inte privata initiativ till uthyrningsstugor eller annan kommersiell service. För att det ska vara möjligt för en utökad turbåtstrafik har det bedömts rimligt att avgränsa turbåtstrafiken i första hand till de öar som kommunen har kommunal service. En utökad turbåtstrafik som omfattar norra delen av skärgården är därmed inte aktuellt i nuläget, men bör utredas samt i vilken form. Mindre servicebåtar, taxibåtstrafik osv kan vara ett alternativ som behöver utredas närmare.

Företag och organisationer

Laponia rederi AB

Samråd/samarbete

Vi ser ett behov av att det finns ett forum för samråd mellan näringsidkare, kommun och eventuellt länsstyrelsen samt övriga föreningar kopplad till skärgården. Vi motsätter oss de arbetssätt som används idag där kommunen endast kommunicerar med varje enskild näringsidkare var för sig då vi ser ett behov av samråd och samarbete mellan alla aktörer som verkar inom samma område.

Kommentarer: Luleå kommun vill ständigt verka för en förbättrad dialog mellan näringsidkare och andra aktörer. Under året har en förvaltningsövergripande landsbygdsgrupp bemannat med tjänstemän från olika förvaltningar inom kommunen med kontor inom Kommunstyrelseförvaltningen som samordnande roll. Här finns potential att vidare utveckla forum för dialog som rör näringsidkare i skärgården.

Kulturhistoriska platser

Vi anser att det mer tydlig behöver framgå värdet av de kulturhistoriska platserna som finns på våra öar då det är dessa som utgör reseanledningarna för besökare till Luleå skärgård. Näringsidkare i skärgården bygger upp sin verksamhet på kulturhistoriska miljöer och byggnader såsom fyrplatser, lotsplatser, labyrinter, kapell mm.

Germanö-fyrplats

Vi äger Germanö fyrplats och vill utveckla denna till ett nytt besöksmål då denna plats innefattar två fyrar (gamla huset med fyr på övervåningen samt den nyare betongfyren i anslutning till huset) och ett lotshus. Vår målsättning är att återställa byggnaderna i så originalutförande som möjligt för att kunna ta emot besökare och kunna berätta om historien om denna kulturhistoriska plats. Om hur sjöfarten fungerade förr och ändå fram till idag. Vi önskar även utveckla platsen med 4-6 bäddar så att ett mindre sällskap kan övernatta där. På dagtid kan det fungera som utflyktsmål för gäster som kommer med egen båt eller en turbåt. Vintertid kan det bli ett skoter-/skidcafé. Ett sådant projekt kräver samarbete mellan kommun och näringsidkare. Detta vill vi ska bli Luleås nya besöksmål.

Kommentarer: Luleå kommun ser positivt på att ni som fastighetsägare vill utveckla Germanö-fyrplats. Byggdialogen är en etablerad arena inom Luleå kommun och en väg in, där ni får snabb respons på idéer och möjligheter till vägledning för att vidareutveckla ert förslag.

Skeppshandel

Vi anser att de i vår glesbefolkade skärgård behövs en skeppshandel som är rörlig då en fix plats inte tillgodoser lika många behov som en skeppshandel ombord på ett fartyg. En ambulerande skeppshandel kommer till varje ö varje dag utan att konsumenterna behöver ta sig någonstans. Detta är ju även en viktig faktor framförallt om det är dåligt väder och nu när drivmedelspriserna är så höga. Vi tillgodoser så väl, båtfolket, stuggästerna som de

bofasta men även de som väljer att göra en oplanerad utflykt i Luleå skärgård. Idag bekostar de aktiva rederiet detta själv vilket dagligen medför en merkostnad på ca 1000kr (å 8 veckor * 7 dagar= 56 dagar).

Kommentarer: Luleå kommun ser inga hinder till att skeppshandel drivs i privat regi. Luleå kommun upphandlar endast kollektivtrafik och inte skeppshandel.

Hur ser den **optimala turlistan** ut utifrån de förutsättningar och behov som finns?

Vi ser att skärgårdstrafiken skall tillgodose så många kategorier människor som möjligt och vi ser att det är främst de som hyr kommunala stugor samt dagsbesökare till Luleå som åker med oss. Det finns en handfull bofasta eller stugägare som nyttjar oss frekvent men de använder sig mer av egna båtar eller pendlingstrafiken. Ett önskemål från besökare är främst att de vill åka och se skärgråden men att de också gärna går iland en kortare stund på någon ö. De är däremot inte rustade för att stanna en heldag på en ö eftersom de på de flesta öar inte finns faciliteter så som restaurang eller dylikt. Det optimala är 1 -2,5 timme för då hinner man se sig omkring samt ta sig ett dopp men man behöver ändå inte ha med sig någon utrustning. Därför förespråkar vi att turlistan skulle bestå av det som kallas vändande turer. Detta är även något som förespråkas av de som är stugägare och de som nyttjar turbåtstrafiken för transport eftersom det innebär att de alltid får den kortaste resesträckan. Ambitionen som vi har fått det förklarar är att kommunen strävar efter det motsatta, att bara köra enkla rundturer och helst två gånger om dagen. Detta ser vi inga fördelar med då stugägarna inte får den kortaste resesträckan, de turister som väljer att kliva på turbåten antingen inte kan gå iland någonstans för om de kliver av då blir de kvar på en ö i 6-7 timmar vilket kräver planering och utrustning då det inte finns tak över huvudet, bara ute dass och inga restauranger. Dessutom blir du borta från stan från 9:45-21:35 vilket blir en väldigt lång utflykt.

Kommentarer: Turlistan fastställs av Luleå kommun efter dialog med intressenterna i skärgården. Det finns alltid olika viljor och synpunkter gällande turlistan. Det blir därför alltid en kompromiss.

Att **Hindersön** är med i **turbåtsslingan** är en ekonomiskt dålig affär. Under flera år så finns det statistik på att det inte varit mer än ca 60 besökare som klivit av eller på där under en hel sommar. Då Hindersön ligger så mycket längre norrut än de andra öarna på turbåtsslingan så går det åt många timmar för att trafikera Hindersön varje dag. Det hade nog varit mer ekonomiskt försvarbart att ha en mindre båt som trafikerade den här sträckan samt att en "egen tidtabell" faktiskt skulle gynna den verksamhet som skall bedrivas där. I framtiden kanske vi skall skicka på att ha den stora trafiken som vi har idag som tyngdpunkt men att upphandla en mindre båt för en nordlig slinga som kan sträcka sig upp mot Rånetrakten (vilket har efterfrågats under en längre tid) samt en sydlig slinga som skulle kunna trafikera Germandön, Rödkallen samt Antnäs-Börstskär.

Kommentarer: Det är inte aktuellt att utesluta Hindersön från turbåtstrafiken. Det har bedömts rimligt att avgränsa turbåtstrafiken i första hand till de öar som kommunen har kommunal service.

Fler utvecklingspotentialer finns och kan genomföras med ganska små medel. **Gråsjälören** skall kunna samtrafikeras av Stella Marina som kör till Klubbviken hela dagarna. En kort transport mellan Södra Hamnplan och Gråskärören tar ca 5 minuter. Då skulle besökare kunna vara där ute ungefär 2 timmar innan båten hämtar dem tillbaka. Detta kräver ju så klart att det finns ett fik som är öppet alla dagar inte bara på helgen.

Kommentarer: Detta är ett intressant förslag och utreds av Kultur- och fritidsförvaltningen.

En **säkerhetsaspekt** är att kommunen borde ha en skyldighet att prioritera utprickning av grund eller svåra passager, detta hänger ihop med sjösäkerheten. Att i dåligt väder inte har fasta prickar som kan fungera som radarekon vid navigering blir en mycket farlig situation. Det finns några sådana ställen som ligger på det vatten som kommunen har ansvar för. Detta borde lyftas högre på agendan och åtgärdas omgående. Det kan inte handla om några stora investeringar som måste budgeteras i många år för att genomföras.

Kommentarer: Luleå kommun delar Laponias synpunkter gällande utprickning av grund och svåra passager, vilket också framgår av riktlinjerna för kommunikationer.

Rätt förutsättningar för näringsidkare

Under rubriken "Bottenvikens skärgård 2012-2030 finns en punkt som vi finner ytterst viktig att Luleå kommun arbetar med. Den lyder som följer:- "skapa förutsättningar för en positiv utveckling för de entreprenörer inom besöksnäringen som har kust och skärgård som sin bas för sin verksamhet." Samarbetesklimatet och servicen från kommunen gentemot näringslivet måste bli bättre och man vill nå framgång med denna skärgårdsutvecklingsplan. De måste skapas rätt förutsättningar för att entreprenörer skall våga och kunna ta sig an nya satsningar. Luleå måste verkligen ta tag i detta och mer se sig själv som en samarbetspartner. I många fall upplever man som näringsidkare att det inte finns den insikten bland tjänstemännen och att man inte riktigt förstår behovet och uppdraget man har gentemot näringslivet om man vill få en stad att växa och blomstra.

Slutorden blir-

" vill vi utveckla vår stad krävs det samarbete mellan kommun och näringsliv"

Kommentarer: Tack för alla inspel! Luleå kommun vill ständigt verka för en förbättrad dialog mellan näringsidkare och andra aktörer. Under året har bland annat en förvaltningsövergripande landsbygdsgrupp bildats inom kommunen med kontor inom Kommunstyrelseförvaltningen som samordnande roll. Här finns potential att vidareutveckla forum för dialog som rör näringsidkare i skärgården.

Hindersöns hembygdsförening

Hindersöns hembygdsförening (204 medlemmar, största föreningen i skärgården) och Björköns Hindersöns farledsförening (50 medlemmar) har följande synpunkter:

Vi uppskattar att kommunen har tagit fram en plan för skärgården, men vi anser att den främst fokuserar på rörligt friluftsliv och turism, och saknar konkreta förslag.

Viktiga frågor för Hindersön:

Boende: Det är avgörande att skapa förutsättningar för fler fast- och deltidboende i skärgården. En skärgård utan fast boende är inte levande! Fastboende är också viktigt för turismen; en tom skärgård är inget att visa upp. Vid försäljning av Jopikgården bör kommunen verka för att uthyrningsstugor byggs på Hindersön.

Kommunikationer: Det är viktigt att nuvarande turbåtstrafik bibehålls och gärna utökas. Förslaget att lägga ner pendelbåtstrafiken är oacceptabelt; vi föreslår att namnet ändras men att servicen kvarstår. Den är uppskattad och viktig för jämställdheten, då många kvinnor som inte kör egen båt använder den. Muddring av farleder till hamnar är också en viktig fråga. Farledsföreningen har länge arbetat för underhållsmuddring av norra farleden till Norrisundet. Ärendet har varit uppe i mark- och miljödomstolen i Östersund, och vi väntar på dom. Dessutom behöver vägarna på ön kontinuerligt underhållas, och isvägarna bör bibehållas i sin nuvarande form.

Kommentarer: I nuläget finns inget beslut om nedläggning av pendelbåtstrafiken. I planen framgår endast att pendelbåtstrafiken möjligen skulle ge större effekt om resurserna istället används för utökad turbåtstrafik. Behov finns därför att utreda på vilket sätt en utökad kollektivtrafik ger bäst nytta. Det finns en riktlinje om att bibehålla dagens funktion av isvägarna.

Näringsliv: Det är viktigt att främja näringslivet så att fler kan verka i skärgården. Jordbruk och fiske har alltid varit centrala näringar här, och kommunen skriver i planen att de ska skapa bättre förutsättningar för dessa.

Inom fisket ser vi dock hot, särskilt genom utbyggnaden av Luleå hamn och muddringsprojektet Malmporten, vilket innebär att fasta fiskeplatser för fiskare på Hindersön, Sandön och Altappen kommer att försvinna. Dessutom utgör det storskaliga industrifisket i Östersjön och södra Bottenhavet ett ytterligare hot, då det tar upp stora mängder fisk.

Avslutningsvis vill vi tacka kommunen för att ni tagit fram planen och hoppas att den främjar en positiv utveckling i Luleå skärgård.

Kommentarer: Miljötillståndet för pågående projekt hanterar muddringsprojektet. Luleå kommun är endast en samrådspart i miljöprövningen. Luleå hamn AB har bjudit in till samråd i samband med tillståndsprocessen tidigare i år (2024) för att samla in synpunkter. Det är också Luleå hamn som hanterar inlösen och kompensation till berörda fastighetsägare.

Luleå kommun är medvetna om de hot som finns mot det småskaliga fisket. I dialog och som samrådspart hos statliga myndigheter kan Luleå kommun lyfta de allmänna intressena.

Sandöns brovänner

Vi, Sandöns brovänner, en sammanslutning av entusiaster, entreprenörer och skärgårdsälskare, vill framföra våra synpunkter och förslag. Vi delar er entusiasm för Luleås enastående skärgård och ser den som en pärla som lockar besökare och invånare året runt. Vårt fokus är på Sandön och möjligheten att skapa en öppningsbar bilbro till ön.

Bakgrund: Luleås skärgård är unik och erbjuder olika upplevelser året runt. Sandöns brovänner har en särskild anknytning till Sandön och ser potentialen för öns utveckling som en central del av Luleås övergripande skärgårdsstrategi, att stärka skärgården som besöksmål och att skärgården blir tillgänglig för många fler människor.

Förbindelse till Sandön – en öppningsbar bilbro: Vi lyfter fram behovet av en fast förbindelse till Sandön genom en öppningsbar bilbro och understryker följande fördelar:

- **Förbättrad tillgänglighet:** En bro skulle öka tillgängligheten för Luleåbor, turister och företag, särskilt för äldre och rörelsehindrade, vilket stödjer planens syfte om ökad inkludering.
- **Tillväxt och Hållbarhet:** Broprojektet skulle möjliggöra tillväxt genom att flytta delar av turbotrafiken till Klubbviken, vilket sparar tid och öppnar nya utvecklingsmöjligheter.
- **Året Runt-Verksamhet vid Klubbviken havsbad:** Klubbviken skulle utvecklas till en året runt-anläggning med investeringar på nära 100 MSEK, vilket skulle skapa 30–35 nya arbetstillfällen och öka skatteintäkterna.
- **Boendeutveckling på Sandön:** En bro skulle möjliggöra ökad boendeutveckling, skapa attraktiva tomter och omvandla befintliga hus till året runt-boenden, vilket svarar på den stigande efterfrågan.

Marknadsföring och Image: En bro till Sandön skulle stärka Luleås image som en engagerad kuststad och visa kommunens engagemang för skärgårdsutveckling.

Förstärkt Koppling mellan Fastlandet och Skärgården:

En bro skulle stärka kopplingen mellan fastlandet och skärgården, främja den maritima livsstilen och skapa en identitet för kommunen som kuststad.

Förslag till Finansiering: För att genomföra broprojektet och vägupprustningen föreslår vi en diversifierad finansieringsstrategi:

- **Investering på 150–160 MSEK:** Kommunen kan stå för 35 % av kostnaden, medan resterande medel ska sökas externt.
- **Offentliga och privata partnerskap:** Engagera privata investerare för att dela kostnader och risker.
- **Statliga och regionala bidrag:** Sök bidrag för infrastrukturprojekt.
- **EU-finansiering:** Utforska stöd från EU för regional utveckling.

- Samhällsobligationer och crowdfunding: Involvera invånare och intressenter i finansieringen.

Sammanfattningsvis: Vi uppmanar Luleå kommun att agera proaktivt för att förverkliga en bro till Sandön. Tillsätt en projektgrupp och engagera olika intressenter. När finansieringen är säkrad (35 % föreslås komma från Luleå kommun), bör byggandet påbörjas med målet att bron ska vara klar senast år 2028. En fast förbindelse till Sandön kommer att vara en viktig katalysator för utvecklingen av hela Luleås skärgård och stärka kommunens ställning som en blomstrande kuststad.

Kommentarer: En bilbro över Tjuvholmssundet har efterfrågats för att dels göra Sandön mer tillgängligt för boende. Dels för att det skulle innebära att utvecklingen på Klubbviken får förutsättningar att stärkas. Bron har därför utretts för vad det skulle innebära. Med det som underlag är slutsatsen att en bro till Sandön innebär alltför stora samhällsekonomiska kostnader i förhållande till samhällsnyttan.

En bro innebär inte bara höga investeringskostnader utan också ökade driftskostnader samt krav på kommunal service eftersom en broförbindelse med stor sannolikhet omvandlar öns karaktär från fritidshusområde till åretruntboende.

Långöns Brand- Kultur och isvägsförening

Föreningen bildades den 11 december 2012 för att, efter krav från Luleå kommun, attestera inkommande fakturor från entreprenörer som plogar och sköter isvägen till Långön.

Senare har föreningen utvecklats till att hantera frågor om brandförsvar samt kultur och natur på ön. Alla fastboende och nästan alla fritidsboende på Långön är medlemmar. För närvarande är 7 personer folkbokförda på Långön, och antalet förväntas öka under 2024 genom nybyggnationer och övertagande av befintliga fastigheter.

Långön är troligtvis den ö i Luleå skärgård som utvecklas snabbast, med nybyggen och människor som flyttar från fastlandet till sina fritidshus och permanentboende. Antalet fritidshusboende överstiger 20, och många bor i sina hus större delen av året.

Åldersfördelningen är något annorlunda jämfört med andra öar, med en större andel yngre människor under pensionsåldern. Bristande kommunikationer gör att de flesta yrkesarbetande har svårt att bo i skärgården, och möjligheterna att arbeta hemifrån är begränsade, även på Långön

Yttrande

Medlemmarna i Långöns Brand-, Kultur- och Isvägsförening har läst er utvecklingsplan och anser att den är välskrivna och genomtänkta. De påpekar att skärgårdens befolkning, både fastboende och fritidsboende, ofta har andra åsikter än kommunen, vilket troligen gäller även andra öar. Föreningen anser att planen lägger för stor vikt vid det rörliga friluftslivet och för lite på fastboendet samt de ekonomiska ramarna.

Synpunkter

1. Natur- och kulturmiljövården

Tillåtelse till att bygga sjöbodrar och bryggar bör ges i större omfattning utan att det stör naturen.

Vi instämmer, men tyngdpunkten bör läggas på åtgärder som kan bidra till en levande miljö. Det finns många f.d. befintliga kulturvärden som behöver restaureras på Långön, ex.vis en tjärdal och den mycket gamla väderkvarnen, där endast stolpen står kvar, men kvarnstenarna finns bevarade, samt den gamla smedjan som är i mycket dåligt skick. Man bör också tillstyrka vissa muddringar, för att uppehålla hamnar mm.

En del befintliga sjöbodrar är i dåligt skick och bör bevaras och renoveras och om möjligt få användas till andra ändamål.

Även gamla vägar och stigar som finns på ön måste underhållas, vilket bör beaktas i planen, genom att kunna söka och få kommunalt stöd för restaurering.

Kommentarer: Tack för synpunkterna. Luleå kommun delar i stort sett era synpunkter. Muddring prioriteras till de farleder som har betydelse för det rörliga friluftslivet, kommunal verksamhet och det lokala näringslivet. Kultur- och fritidsförvaltningen ansvarar för kommunala muddringsinsatser. Kommunalt stöd för att rusta upp och underhålla stigar mm finns och bör kunna sökas via kommunens hemsida, hos fritids- och kulturförvaltningen. Det pågår ett arbete för att underlätta för föreningar att ansöka om kommunalt stöd för landsbygdsutveckling etc. Synpunkterna föranleder inga ändringar av planförslaget.

2. Friluftsliv

Vi konstaterar att planen i hög grad inriktar sig på kommundrivna verksamheter med boende i av kommunen ägda och uthyrda stugor. Bör lämnas mer utrymme för privata entreprenörer med kommunalt stöd.

Det anges också förslag på att öar med kommunal service skall prioriteras när det gäller turbotrafik, förfallstrafik, avfallshämtning samt bryggor m.m. i anslutning till uthyrningsstugorna. Här måste även samtliga bebodda öar beaktas.

Vi konstaterar tacksamt att kommunen skall verka för fler upplevelser och övernattningsmöjligheter i skärgården, inte bara de kommunala anläggningarna. Möjlighet att ordna vandringsstigar, grillplatser etc. med kommunalt stöd önskas.

Viktigt är också att kommunikationerna finns i större utsträckning för friluftslivet. Inte enbart turbotarna.

Kommunen måste ta större ansvar för utsättande av skoterleder eller/och betala ut ersättning till de privata som utför detta. Ex vis görs frivilliga insatser med att sätta ut skoterleder till Storbrändön, Hindersön, Långön m.fl.

Kommentarer: Planen ger inriktningen för kommunala insatser, det hindrar inte att näringslivet och privata entreprenörer utvecklar utbudet av övernattningsmöjligheter för det rörliga friluftslivet. Det ges en riktlinje som talar om att kommunen ska verka för fler upplevelser och övernattningsmöjligheter i skärgården, vilket kan vara att ge möjlighet för privata entreprenörer. För att det ska vara möjligt för en utökad turbotrafik har det bedömts rimligt att avgränsa

turbåtstrafiken i första hand till de öar som kommunen har kommunal service. Det starkaste motivet till detta är att det skapar möjligheter för alla att få tillgång till skärgården och den service som kommunen har rådighet över. Kommunen noterar synpunkten om markering av skoterleder och ser det som en möjlig utvecklingsfråga.

3. Boende i skärgården

Kommunen skall skapa förutsättningar för att de som väljer att bo i skärgården, skall kunna göra det. Det finns en stark koppling mellan de som bor i skärgården, besöksnäringen och fiskerinäringen. Boende och fisket stärker besöksnäringen och bidrar till en levande skärgård som i sin tur stärker Luleå kommuns attraktivitet och identitet.

Endast för Junkön, Hindersön och Sandön finns det positiva tankar och förslag, angående ny bebyggelse.

Det bör ges större möjligheter till att få bygga bostäder och fritidshus på flera öar som Långön. Även nybyggnad av sjöbodar skall kunna få göras.

Kommentarer: Ny bebyggelse på t ex Långön är möjligt på lämpliga platser och där särskild hänsyn tas till natur- och kulturmiljövården, vilket framgår i avsnittet Boende i skärgården. Inom naturreservatet på Långön ska föreskrifterna följas som reglerar markanvändning och nyttjande.

Det framgår ett resonemang i planen om bl a sjöbodar och ändrad användning. Detta behöver utredas vidare efter att planen är antagen.

4. Näringslivet

Fisket har varit en stor försörjningskälla för skärgårdsborna. Nu finns ex.vis inga yrkesfiskare kvar på Långön eller Storbrändön. Kommunen bör arbeta för att stödet för fiske- och jordbruksnäringen därför ses över kraftfullt. Även arbeta för att säljakten utökas och blir lönsam. Kommunen bör arbeta för att 3 meters gränsen tas bort på höst och vår, då det är många boende och fritidsboenden på öarna som har stort intresse av att fiska småskaligt med några få nät.

Kommunen bör också arbeta för att ge större möjlighet till privat näringsliv på öarna och nyttja den kompetens som finns.

Kommentarer: Luleå kommun är medvetna om de hot som finns mot det småskaliga fisket. I dialog och som samrådspart hos statliga myndigheter kan Luleå kommun lyfta de allmänna intressena.

5. Kommunikationer

Planen framför gång på gång frågan om kommunikationer. I hög grad handlar det om kollektivtrafik. Följdriktigt så inleds det rubricerade avsnittet med avsikten att turbåtstrafiken är det enda när det gäller persontransporter i skärgården. Man glömmer bort den så kallade pendeltrafiken, som i dagsläget går från yttersta delen av fastlandet till några få öar. Om man läser planen så finns tankar på att turbåtstrafiken skall inriktas på ett mindre antal öar, vilket gör att bl.a. Långön, m. fl. kommer att sakna kollektivtrafik, eftersom angöringshamnar saknas på dessa öar för turbåtar. Detta motsätter vi oss. På vintern handlar

det om plogade isvägar. Här glöms isvägen till Långön ofta bort. Viktigt att denna isväg inte glöms bort i planen.

Som tidigare nämnts bör kommunen bekosta och ordna skoterleder till Långön, Småskär, eftersom den vägen är kraftigt trafikerad av skottrar och även skidåkare vintertid.

Så handlar det om förfallstrafiken, lokaltrafik och företrädesvis svävare som angör ett fåtal öar både i norra och södra skärgården. En till två dagar i veckan. Det bör utökas till dagligen, från som det är idag, 5 dagar i veckan.

Pendeltrafiken med Gajechan är oundgänglig för de öar den trafikerar och ett måste för att göra bl a handelsresor, läkarbesök etc.

Det är också mycket viktigt att den blir kvar även ur miljösynpunkt eftersom färre nyttjar sina egna båtar.

Kommentarer: Tack för synpunkterna. Det framgår av planförslaget att utreda förfallstrafik, pendelbåtstrafik och hur nytta och olika behov kan uppnås på bästa sätt. Långöns Brand- Kultur och isvägsförening erhåller i nuläget kommunalt bidrag för upprättande av isväg. Synpunkterna noteras och tas med i kommande utredningsarbete.

Det har under tiden som denna samrådsredogörelse har tagits fram, framkommit att entreprenör som utför förfallstrafiken sagt upp avtalet. Det är oklart om förfallstrafik ska kunna erbjudas i framtiden. En viktig förutsättning är att det finns entreprenörer lokalt.

5. Teknisk infrastruktur

Här tillstyrker vi kommunens planer på teknisk utveckling och att man undersöker skärdrönantrafik för leverans av vissa varor. Avloppstömningarna måste ses över. Vagnar till brandutrustning måste även omfatta Långön.

Kommentarer: Det sker mycket innovativ utveckling inom transportområdet och utvecklingen av att kunna nyttja drönare. Detta kanske kommer att vara en framtida lösning som underlättar mycket för de som bor i skärgården. Det framgår inte vad som behöver ses över avseende avloppstömningar. Med fast boende på Långön ska vagnar med brandutrustning få finnas. I första hand prioriteras de öar med flest fastboende.

Rödkallens stug- och hamnförening

Rödkallens stug- och hamnförening representerar samtliga, drygt 30, "hushåll" på ön. Markägare är staten genom Fastighetsverket och Nederluleå Församling, vilka vi upplever oss ha en god samverkan med.

Vi stödjer helhjärtat de uttalade ambitionerna att skärgården ska bli tillgänglig för fler människor och att skärgårdens unika miljöer ska värnas. Föreningen har under året fullföljt upprustningen av öns förfallna tidigare lotshamn i nära samverkan med kommunen och fastighetsverket. Tillgängligheten och därmed gästande besökare har ökat högst påtagligt. Föreningen arrenderar nu hamnområdet för en 10-årsperiod. För hamnens drift och

underhåll har vi genom en swish-lösning möjlighet att ta ut en avgift för hamnens drift och underhåll. Att Rödkallen är ett attraktivt besöksmål är definitivt ingen nyhet!

Detta urklipp kommer från Norrbottens-Kuriren 1878-07-12.



Det som är anmärkningsvärt är att öns sevärigheter i stor utsträckning är desamma nu som tidigare, trots att landhöjningen och växtligheten har skapat synliga förändringar i omgivningarna. Rödkallens värden betonas av att delar av ön är utpekade som riksintressen för både natur och kultur, vilket framgår av de två rödkallenbilderna i planen.

Dessa värden är viktiga både sommar och vinter, men ön är svårare att nå jämfört med andra delar av skärgården. Under sommaren behövs alternativa lösningar utöver den föreslagna turbotrafiken, och på vintern är ön omgiven av isrännor. En överfartslösning för snöskotrar över Sandgrönleden är säkrad, och det är viktigt att en vinterpassage finns även efter kommande muddringar. För sommaren hoppas vi att tillgängligheten för icke båtägare prövas i det fortsatta planarbetet.

Historiska detaljer inkluderar att fyrbebyggelsen kom till under 1871–72, att fyren tändes för sjöfarten den 20 september 1872, och att Tjuvholmssundet har muddrats i flera omgångar från 1773 till 1945. Källor för kappellets ålder saknas, men vi föreslår att det byggdes kring år 1800.

Planen betonar vikten av tillgänglighet och att skapa ett "exklusivt utflyktsmål för besökare". Detta bekräftas av erfarenheterna från när paret Sundvall drev "Fyrhotellet", där lotsstugan användes för övernattningar och måltider, vilket gjorde ön till ett attraktivt resmål för gäster.

Kommentarer: Tack för inspel och fakta! Delar av detta ska arbetas in i planförslaget.

Under rubriken "Natur- och kulturmiljövärden" i planen beskrivs kort den känsliga marina miljön och skärgårdens unika landskap. I det sammanhanget finns i våra ögon en "elefant i rummet", som kan bli tydlig negativ faktor för vår skärgårds utveckling. Vi ser allvarliga risker med en realisering av vindkraftsprojektet "Bores krona". Detta har vi preciserat i ett förhandsyttrande till det bolag som driver frågan. Yttrande har vi också skickat till Luleå kommun för kännedom.

Kommentarer: Plan för skärgårdsutveckling hanterar inte frågan om vindkraftsetableringar men i den översiktliga planeringen ska dessa frågor hanteras. Kommunen är remissinstans i projektet Bores Krona och har yttrat sig i ärendet.

Nedan sammanfattar vi vad Rödkallen kan bidra med till skärgårdsutvecklingen och vad som kan behöva stödjas.

STYRKOR

- Ett spännande besöksmål sommar och vinter!
- Den upprustade f.d. lotshamnen är en god förutsättning för att ön ska kunna ta emot gäster.
- Vad gäller teknisk infrastruktur är Rödkallen väl utrustad.
- Ön har ett elnät med "landel", vilket försörjer bl.a. Telias 5-G-mast, SMHI:s väderstation, belysningen i hamnen och utefter landgången från hamn till fyr samt bebyggelsen på ön.
- En enkel, separat "brandstation" finns också vid öns inre hamn. Vid bebyggelsen finns en gårdspump för färskvatten.
- TC finns vid hamnen. Dock ej anpassat för personer med rörelsehinder. Däremot finns en gjuten "landgång" från hamnen ända upp till fyren med tillräcklig bredd för en rullator.
- Många sevärdheter finns på en begränsad yta. Bebyggelsen kring den inre hamnen med ursprung från fiskets tid är spännande. För den geologiskt intresserade finns mycket att ta del av. Vad fågellivet beträffar så möts man i hamnen av grisslor och den fågelintresserade kommer att finna lågt fler arter. Den botaniskt intresserade kommer att reflektera över en rik växtlighet långt från land. Själva fyren är inte i bästa skick, men problemen är kända och under diskussion mellan och inom berörda myndigheter. Kapellet är i gott skick och väl värt ett besök.
- Turerna ut till ön med "stridsbåtar" under sommaren har varit efterfrågade. Riktlinjerna för kommunikationer kan förhoppningsvis inkludera en ambition att stödja trafik med mindre båtar till och från Rödkallen av motsvarande slag, som prövats under sommaren 2023.

SVAGHETER

- Farlederna för angöring av Rödkallen går genom grunda vatten och är kontinuerligt påverkade av landhöjning och vattnets egen omformande verkan. De prickar, som kommunen sätter ut vid den västra infarten är ytterst värdefulla.
- En ordnad sophantering saknas varför boende och besökare förutsätts ta om hand sitt egna avfall.
- Hamnens förmåga att ta emot ett större antal båtar är än så länge oprövad. Ett önskemål, som förts fram av besökare är en längre flytbrygga. Under nuvarande förhållanden kan också ilandstigning vara svår för personer med rörelsehinder.

Tillägg, skrivelse: kan också meddela att Fastighetsverket planerar att renovera fasaden på Lotsstugan kommande år. Regeringen har tydligen anslagit ökade medel till Fastighetsverket för underhåll av äldre icke kommersiella byggnader. För Heidenstammaren är också ett projekt på gång men kommer tidigast 2025.

Kommentarer: Tack för synpunkter och inspel! SWOT-analysen som ni gjort är ett bra underlag för framtida samverkan och dialog.

Luleå skärgårdsförening

Vår förening har enligt sina stadgar som ändamål att förbättra de heltids- och deltidboendes levnadsvillkor, främja skärgårdens näringsliv samt skydda och vårda skärgårdens miljö.

Föreningen har funnits i 25 år och har f n 111 medlemmar. Styrelse 2023 | Luleå skärgårdsförening (luleskargard.se)

Vi tycker att planen generellt uttrycker goda ambitioner för skärgårdens utveckling med innebörden att "det i framtiden ska finnas goda möjligheter till att vistas bo och bedriva verksamhet i skärgården"- vilket uttrycks i planens inledning. Det finns huvudsakligen inte heller något att invända mot de allmänt formulerade målen inom de olika avsnitten.

Men vi anser att planen dels har för stark betoning på det rörliga friluftslivet, dels bör ha större inslag av konkreta åtgärder. Hur utvecklingen blir är till syvende och sist till stor del beroende på vilka resurser kommunen är beredd att satsa och vad man satsar på.

Kommentarer: Planen är generell och syftar till att tydliggöra på vilket sätt kommunen vill att skärgården ska utvecklas. Syftet är också att redogöra för de prioriteringar som behövs för att stärka skärgården som besöksmål, därav stark betoning på det rörliga friluftslivet.

I det följande redovisar vi synpunkter och förslag inom de sex områden som omfattas av de generella riktlinjerna.

1. Natur- och kulturmiljövården

- Sjöbodan och båthus utgör en viktig del av kulturmiljön. De öar som är gamla fiskelägen med stort inslag av sjöbodan är också väldigt attraktiva för både bebyggelse och besök. Dessa byggnader är ursprungligen byggda för framför allt fiskets behov. Den användningen är inte lika aktuell idag. Det bör därför vara möjligt att få använda dessa byggnader för annat och modernare ändamål även om mindre förändringar görs av exteriören.
- I vissa fall medför landhöjningen att sjöbodan inte kan användas till det de är avsedda för. Det bör då vara möjligt att åtgärda genom t ex flyttning.
- Ändamål och geografisk avgränsning bör anges för planerade kommunala naturreservat

Kommentarer: Det framgår ett resonemang i planen om bl a sjöbodan och ändrad användning. Detta behöver utredas vidare efter att planen är antagen.

2. Friluftsliv

- I den norra delen av skärgården finns bara en anläggning, på Degerö-Börstskär. Där är det stort behov av muddring pga landhöjningen. Detta bör snarast utföras.
- Anordningar riktade till barn bör finnas på öar där så är lämpligt och möjligt.
- Hindersöstallarnas hamnområde är sannolikt den mest nyttjade utgångspunkten för lulebornas utflykter vintertid till ytterskärgården. Eftersom parkeringen då är tillgänglig för alla är det rimligt att kommunen deltar i finansieringen av

snöröjningen. Parkeringsbehovet är så stort att hela parkeringen snöröjs och bekostas helt av hamnföreningen.

Kommentarer: Muddring planeras att genomföras på Degerö-Börtskär. Om anordningar riktade till barn avser lekmiljöer finns det sådana på Junkön, Kluntarna, Småskär och Brändöskär via Fritidsbanken. På Junkön finns fotbollsplan och utomhusspel. På Kluntarna finns volleybollplan. Luleå kommun har tagit fram riktlinjer för kommunala lekmiljöer och finns tillgänglig på kommunens hemsida. Ett arrendeavtal finns tecknat mellan Hindersöstallarnas hamnförening och Luleå kommun. Synpunkterna rörande finansiering och nyttjande hanteras i avtalet och är inte föremål för denna plan.

3. Boende i skärgården

- Vi förutsätter att med boende avses både heltids- och deltidboende
- Mycket bra ambition kommer till uttryck i 2:a stycket : "Kommunen ska skapa förutsättningar för att de som väljer att bo i skärgården fortsatt ska kunna det osv."
- Om ny bebyggelse ska kunna tillkomma måste lättnader i strandskyddet ske. Detta behövs för både uppförandet av bostadshus och för att anordna trygg båtangöring.
- Vid försäljningen av Jopikgården på Hindersön bör kommunen på lämpligt sätt verka för att detaljplanerade uthyrningsstugor byggs snarast möjligt.
- Vissa är t ex Hindersön har vägar. Kommunen får årligt statsbidrag för underhållet men detta är eftersatt. Vägarna är en stor tillgång och till glädje för både boende och besökare och bör bli föremål för ett bättre underhåll.

Kommentarer: Tack för synpunkterna. Föreningsbidrag kan sökas via Luleå kommuns hemsida: [Bidrag till föreningslivet - Luleå kommun](#)

4. Näringslivet

- Stödet för fiske och jordbruk uttrycks på ett positivt sätt. Men hur stödet ska ske bör preciseras och ske i samråd med berörda som bedriver dessa verksamheter.
- Laxfisket i närheten av Sandön och i delar av Hertsöfjärden påverkas starkt av projekt i den inre delen av skärgården. Om etablerade fiskeplatser måste överges måste berörda fiskare kompenseras.
- Kommunen bör engagera sig i frågan om begränsning av det industrimässiga fiske efter strömming som sker i Bottenviken.
- Kommunen bör verka för att närmast berörda av ev vindkraftsparker erhåller ersättning för de störningar som uppstår.

Kommentarer: Planen är generell och fortsatt arbete är dialog med verksamma och myndigheter. Dialog är en förutsättning för att kommunen ska kunna bidra och stödja näringar. Riktlinjen ska vara vägledande för ansvarig förvaltning vid handläggning.

Projektet genom tillståndsprocessen ansvarar för kompensatoriska åtgärder, inte kommunen. Engagemang sker oftast bäst i olika samverkansformer för att driva frågor. Inledningsvis nämns de samverkansformer som finns idag, däribland Bottenvikens skärgårds kommunsamverkan. Detta ska förtydligas i texten ytterligare.

Vid planering och genomförande av vindkraftsparker ska kommunen alltid väga de allmänna intressena och vilken påverkan eller störning de får, bl a visuell påverkan. Även här bör projektet ansvara för kompensatoriska åtgärder.

5. Kommunikationer

- Pendelbåtstrafiken utgör en mycket uppskattad service. Ev nedläggning av trafiken medför att både Långön och Storbrändön kommer att sakna turbotåg pga för små hamnar för den stora turbotågen. I praktiken blir även hel- och deltidboende på Hindersön och Junkön utan turbotåg pga dels för lång färdtid, dels problem att veckovis lämna bilen i Södra hamn. Bilarna lämnas idag i Hindersöstallarnas bevakade hamn som är avgångshamn för denna båttrafik.
- Avveckling av pendelbåtstrafiken strider sammanfattningsvis mot alla goda föresatser i planen om att bl a skapa förutsättningar för boende i skärgården och att det i framtiden ska finnas goda möjligheter till att bo, vistas och bedriva verksamhet i skärgården.
- Bra att muddring säkerställs till hamnar mm med turbotågstrafik samt även till andra kommunala anläggningar
- Prioritering av muddring bör ske där det har betydelse för både boende och rörliga friluftslivet
- Förfallstrafiken under höstförfallet bör förbättras så att trafik säkerställs för hela förfallsperioden.
- Varför skall vi behöva uppge om vi skall handla, eller besöka läkare? Övriga luleåbor behöver väl inte uppge syftet med resan. Kollektivtrafiken är för alla.
- För att kunna leva i skärgården måste vi erbjuda småbarnsfamiljerna skolskjuts.

Kommentarer: I nuläget finns inget beslut om nedläggning av pendelbåtstrafiken. I planen framgår endast att pendelbåtstrafiken möjligen skulle ge större effekt om resurserna istället används för utökad turbotågstrafik. Behov finns därför att utreda på vilket sätt en utökad kollektivtrafik ger bäst nytta. Luleå kommuns erbjudande med förfallstrafiken är att kunna proviantera samt utföra ex läkarbesök. Det har under tiden som denna samrådsredogörelse har tagits fram, framkommit att entreprenör som utför förfallstrafiken sagt upp avtalet. Det är oklart om förfallstrafik ska kunna erbjudas i framtiden. En viktig förutsättning är att det finns entreprenörer lokalt.

6. Teknisk infrastruktur

- Tillstyrker föreslagna riktlinjer
- Vill att man tittar på moderna lösningar, tex drönartrafik som kan leverera medicin, provresultat etc

Avslutningsvis så stödjer vi de synpunkter som framförs av Småskärens intresseförening i deras yttrande.

Kommentarer: Det sker mycket innovativ utveckling inom transportområdet och utvecklingen av att kunna nyttja drönare. Detta kanske kommer att vara en framtida lösning som underlättar mycket för de som bor i skärgården.

Småskärens intresseförening

Småskärens intresseförening representerar öarna Småskär och Finnskär.

Sid 7. Preparera skoterleder borde ingå åtminstone till de öar där kommunen har verksamheter. Så sker inte nu. Texten i figuren är för liten att läsa och förstå.

Kommentarer: Luleå kommun utför viss preparering av skoterleder idag och samarbete sker i någon mån med andra aktörer på öarna, bland annat tillhandahålls skoterledsmarkeringar. Text till figuren justeras i planen.

Sid 9. Textens första stycke skrivs två gånger.

Kommentarer: Tack, detta justeras.

Sid 12. Den egentliga orsaken till att kapellen byggdes var kyrkogångsplikten vilket gjorde att om det fanns ett kapell så slapp fiskarna på öarna ro in till stan för att gå i kyrkan.

Kommentarer: Tack, detta justeras.

Sid 15. Det finns ett starkt önskemål att skärgårdens föreningar ska få samråda och ge synpunkter på turbotarnas turlista inför varje säsong.

Kommentarer: Samråd sker med samtliga föreningar och övriga aktörer i skärgården.

Sid 20. Andra stycket tar upp bildande av kommunala naturreservat på bland annat Småskär. Det borde preciseras vad det kommer att innebära dvs var och hur de kommer att placeras.

Kommentarer: Här beskrivs endast övergripande och allmänt om skyddade områden. Bildande av nya kommunala naturreservat följer en process enligt miljöbalken med bl a samråd. Insyn och delaktighet kommer att vara möjlig i den processen för Småskärens intresseförening när frågan blir aktuell på Småskär.

Sid 21. Avsnittet Skärgårdsbebyggelse. Ur turistisk synpunkt är det exteriören som är det viktigaste. Här är det på sin plats att påpeka att kommunens olika verksamheter inte går i takt. I den gällande planen är det inte möjligt att bygga uthyrningsstugor i Bullerhamn på det sätt som kommunen gjort. I den kulturmiljöinventering som gjorts 2022 för uppdraget om översyn av detaljplanen på Småskär säger konsulten att kommunen vid planens fastställande 1979 inte tog tillräcklig hänsyn till de faktiska förhållandena. I samband med det nu aktuella planuppdraget (2023-10-23) har vi påpekat att Bullerhamn borde tas med därför att vi gärna ser fler uthyrningsstugor och kommunen vill ju också ha det. Vi har inte fått gehör för det.

Kommentarer: Synpunkterna noteras och tas vidare till pågående planprocess för detaljplanen på Småskär. Planarbetet är påbörjat och följer förfarande med samråd och granskning enligt plan- och bygglagen. Möjligheter finns att ytterligare föra fram era synpunkter och önskemål i den specifika detaljplaneprocessen.

För Kyrkviken har föreningar på ön arbetat i över 9 år för att det ska bli möjligt att återställa stugor/sjöbodan i ursprungligt skick. Det har inte blivit gensvar förrän i år och det har inneburit att sjöbodan rasat och stugor förfallit.

När det gäller natur- och kulturvärden som besöksmål är det viktigt med tillgänglighet. Eftersom kommunen äger Småskär är det viktigt att man också utför slyröjning i Kyrkviken vid kapellet ner mot den allmänna bryggan och på rastplatser längs strövstigen främst i Bullerhamn.

Kommentarer: Det är olika kommunala förvaltningar som utför slyröjning beroende på allmän plats och kommunala fritidsanläggningar. Här kan ett utvecklat samarbete behöva göras och i dialog/samverkan med aktiva föreningar.

Sid 31. Det står att kommunen har en skoterled till Småskär. Det är fel. Skötseln har upphört för flera år sedan.

Kommentarer: Korrekt information läggs till.

Sid 32. Under Teknisk infrastruktur borde det skrivas in att kommunen ska se till att det finns färskvatten åtminstone på de öar där kommunen har verksamheter. När planen för Småskär skrevs 1979 stod det att man inte fick börja bygga förrän färskvatten ordnats. Det gjorde också kommunen i Bolinsviken men den brunnen har inte alls skötts sedan dess och är nu inte möjlig att använda även om intresseföreningen investerat i en ny pump. På fråga har kommunen svarat att det inte är kommunens ansvar vilket vi finner märkligt. Kommunen borde se till att det finns färskvatten i Bolinsviken och i Bullerhamn.

Kommentarer: Planen föranleder inget annat svar gällande färskvatten än det som tidigare givits.

Sid 33. Mobiltäckning och bredband. Här berörs inte alls det torn som nu står på Storbrändön och som kommer igång nästa sommar. Tornet ägs av Telia Tower. Mobiltäckning i yttre skärgården är viktig för försvaret, sjöräddningen, räddningstjänsten och företagen.

Förutom det som tagits upp ovan finns det några åtgärder som borde vidtas för att ta tillvara på skärgården och dess möjligheter för Lulebor och besökare.

Kommentarer: Kompletterande uppgifter om mast (torn) läggs till.

1 Ta en diskussion med domkyrkoförsamlingen om att återinföra kyrkhelger med transport till öarna. På Småskär har besökare hänvisats till turbåten med konsekvens att vistelsen blivit mycket kort och högmässan skett på söndag eftermiddag, en dålig lösning. Det borde vara möjligt med en omstart nu när kapellet på Småskär är renoverat och under det här decenniet blir 300 år.

2 Återuppta samarbetet med Bodens kommun och se till att båtleden Luleå-Boden efter älven åter prickas ut. Den invigdes 1988 och har under många år medfört att det varit möjligt att se den vackra älvdalen. Kostnaden är ca 50 tkr/år och klart försumbar när det gäller att öppna en möjlighet att färdas med båt i den inre skärgården. Vissa ensmärken behöver slyröjning

men den resursen finns säkert inom arbetsmarknadsförvaltningens verksamhet eller som sommarjobb för ungdom.

Kommentarer: Tack för synpunkter. Båtleden Luleå-Boden är inte prioriterad och ligger dessutom utanför det geografiskt avgränsade området för denna plan. Synpunkterna föranleder inga ändringar av planförslaget.

Privatpersoner

Privatperson 1

Förfallotrafiken skiljer sig avsevärt från den norra delen till den södra. Det kan skilja veckor när tiden för förfalltrafiken träder i kraft. Den som är ansvarig vid kommunen MÅSTE känna till dessa skillnader, kommunen kan inte bara anpassa sig efter den norra delens isläge. Det bor flera personer i norra delen, men det skall inte drabba oss som bor i den södra delen. Det är ALLTID en diskussion med kommunen om när vi får börja fara tyvärr. Mitt förslag är sätt ett 1:a datum när trafiken kan börja tex 1/10.

Kommentarer: Detta är relevanta synpunkter och dialog kring förfallotrafiken bör ske med ansvarig förvaltning. Detta föranleder dock inga ändringar av planförslaget.

Det har under tiden som denna samrådsredogörelse har tagits fram, framkommit att entreprenör som utför förfalltrafiken sagt upp avtalet. Det är oklart om förfalltrafik ska kunna erbjudas i framtiden. En viktig förutsättning är att det finns entreprenörer lokalt.

Privatperson 2

Gällande Pendeltrafiken till öarna. Ni kan ju inte mena att bofasta och de som nu har sommarhus ska åka i timmar för att komma både ut och hem.

Kommentarer: Det är inte beslutat kring hur pendelbåttrafiken ska trafikeras i framtiden. I planen lyfts endast hur det ser ut idag och att pendelbåttrafiken kan behöva göras om.

Privatperson 3 och 4

Det framgår inte i klartext huruvida en bilbro till Sandön är inaktuell. Denna fråga påverkar eventuell anskaffning av fritidshus på ön. Broförbindelse till Sandön gör så att alla kan få ta del av den fina miljön och enkelt ta sig till Klubbvikens havsbad.

Kommentarer: En bilbro över Tjuvholmssundet har efterfrågats för att dels göra Sandön mer tillgängligt för boende. Dels för att det skulle innebära att utvecklingen på Klubbviken får förutsättningar att stärkas. En broförbindelse har utretts för vad det skulle innebära. Med det som underlag är slutsatsen att en bro till Sandön innebär alltför stora samhällsekonomiska kostnader i förhållande till samhällsnyttan.

En bro innebär inte bara höga investeringskostnader utan också ökade driftskostnader samt krav på kommunal service eftersom en broförbindelse med stor sannolikhet omvandlar öns karaktär från fritidshusområde till åretruntboende. Detta ska tydliggöras i planen.

Privatperson 5

Jag föreslår att öka tillgängligheten året om till Sandön i Luleå skärgård. Det är en av öarna som har mest bofasta och välbesökta fritidsboenden året om. Jfr med Stockholms skärgård som har vägfärjor till en stor del av sina öar. En broförbindelse (beslut av L-å kommun tidigare år om att en bro skulle byggas finns) alt liten vägfärja i Tjuvholmssundet. Vid överfarten t Sandön är det allt mer trafik av småjollar, och otaliga olyckor i det strömmande vattnet med människor som fallit i sjön. Det är önskvärt om en trygg och smidig övergång till Sandön även under hela året.

Kommentarer: Se kommentarer till privatperson 3 och 4 samt svar till Sandöns Brovänner.

Privatperson 6

Öka servicen från kommunen:

Har i över ett års tid försökt få tag på en ansvarig gällande tomträtter. När jag lägger fram min fråga om att stycka av och köpa tomt på landsbygden som kommunen äger får man enbart till svar: "Ställ dig i tomtkö". Ska skärgården och landsbygden utvecklas, behöver servicenivån öka, samt bemötande till drivna personer som vill flytta ut och engagera sig i landsbygden i Luleå. Se på t ex Boden med byarna Harads, Gunnarsbyn och Sörbyn. Mycket bra förebilder där utpekade och många LIS-områden beskrivs. Bodens Kommun bemöter och skapar möjligheter till privatpersoner som vill möjliggöra tomtförvärv på landsbygden.

Hela planen för skärgårdsutvecklingen ser positiv ut. Dock kommer den inte kunna fullföljas om servicen och närbarheten från anställda är obefintlig.

Kommentarer: Tack för era synpunkter. Förhoppningsvis är denna plan och andra just nu pågående uppdrag hos kommunen som syftar till att utveckla landsbygd och skärgård ett steg i rätt riktning.

Privatperson 7

Sandön har ett fantastiskt friluftsliv/naturupplevelser med fina vandringsleder. För att vandringslederna på Sandön ska kunna nyttjas lättare så måste man få till ett enklare sätt att kunna dra ner/upp aluminiumbåtarna som man hyr av kommunen. Båtarna är tunga och gräver ner sig i sanden. Stockar för att dra båten på skulle underlätta mycket.

Kommentarer: Tack för synpunkter. Luleå kommun genom Kultur- och fritidsförvaltningen undersöker möjligheterna för att förbättra användningen av dessa båtar.

För att slippa all nedskräpning på badstranden i Tjuvholmssundet så borde kommunen sätta ut soptunnor för att förbättra miljön, trots att den inte klassad "allmän badstrand". När idrottsföreningar plockar skräp i maj/juni så borde det göras från flyget och ner till Tjuvholmssundet som man gjort tidigare, men inte de senaste 5-6 åren. Ett torrdass på badstranden vore en idé.

Kommentarer: Kommunen (genom kultur- och fritidsförvaltningen) ansvarar för insamling av avfall från fritidsanläggningar och infrastruktur som kommunen äger. Tjuvholssundet är som nämnt inte en allmän badplats och därav sker ingen uppsamling av avfall vid stranden. Lösningar för att minska nedskräpning kan undersökas, i dialog och samverkan mellan Luleå kommun och föreningslivet. Detta är ingenting som föranleder ändringar av planförslaget.

Förutsättningarna att bo, leva och ha sina verksamheter såsom fiske, djurhållning, turism måste underlättas om man ska ha "en levande skärgård" och kunna leva på sin näringsverksamhet. Det svåra är förfallstiden - hur ska man rättvist kunna fördela budgeten för svävare/ hydrokopter mellan öarna så att alla som är mantalsskrivna på ön ska kunna nyttja svävare?

Kommentarer: Det har under tiden som denna samrådsredogörelse har tagits fram, framkommit att entreprenör som utför förfallstrafiken sagt upp avtalet. Det är oklart om förfallstrafik ska kunna erbjudas i framtiden. En viktig förutsättning är att det finns entreprenörer lokalt.

Förutsättningarna för levande skärgård försvinner då miljön kommer att förändras av både buller och föroreningar. Det försämrar den yttre miljön för odlingar. Vilken påverkan kommer Luleå Hamns utbyggnad att få, för att vilja bo och leva i skärgården? Då man ökar trafikverksamheten och en villkorsförändring av mera buller antas.

Kommentarer: Tack för synpunkter. Utbyggnad av hamnverksamhet och muddring av farleder hanteras i miljötillstånd. Den utveckling som sker nu i hamnområdet och i farleden kommer att ha en påverkan på människor, djurliv och miljö. Utvecklingen av hamnen och att kunna ta emot större fartyg hänger ihop med att Luleå kommer att utgöra ett viktigt transportnav ihop med industrins gröna omställning, vilket inte bara är en viktig fråga för Luleås samhällsutveckling och tillväxt, utan även i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Luleå Kommun belyser att de är positiva till ny bebyggelse på Sandön samtidigt skriver man att Luleå Kommuns hållning är att bibehålla en högre restriktivitet mot byggande i strandnära områden/lägen på öar i skärgården, jämfört med andra strandnära lägen. Svårt att få ihop det!! Vad innebär det för Kommunen att de skall värna förutsättningar att bo i skärgården?? Det skall vara en levande skärgård, man skall kunna bo i skärgården, men inte vara året runt boende, med allt vad som då kan uppstå i behov av service, uttryckning vid sjukdom och olyckor. Vilken negativ påverkan får Luleå Hamns utbyggnad för Sandön och även på huspriserna då det kommer att vara mera buller och föroreningar under utbyggnaden.

Kommentarer: Det generella förhållningssättet för ett ökat bostadsbyggande i strandnära lägen bör vara mer restriktivt i skärgården jämfört med andra strandnära lägen i vår kommun. Det finns beslutade riktlinjer för detta, vilket framgår av planen. Riktlinjen som pekar ut vissa öar där det finns potential till enstaka ny bostadsbebyggelse hänger bland annat ihop med att på dessa öar finns hållbara lösningar för att omhänderta slam.

Privatperson 8

Det är en välskrivna och bra plan. Planen kan fungera som en kompass och ett verktyg för såväl verksamheter som aktörer i Luleå kommun. Med en gemensam syn på kommunens behov och prioriteringar öppnar planen upp för att samla aktörer för sektorövergripande samverkan där vi tillsammans bidrar till Luleå skärgårds utveckling som en del av den norrbottniska skärgården och i förlängningen - ett attraktivare Luleå.

Positivt är att Luleå kommun välkomnar människor att bo, leva och verka i Luleå skärgård. En levande skärgård måste bestå av många små kreativa företag och människor, boende och besökare.

Kommentarer: Tack för synpunkter och inspel! Bra ordval att se planen som en "kompass". Planen löser inte alla frågor men avsikten är att den kan fungera vägledande i fortsatt utveckling av skärgården, hjälpa till att prioritera insatser och åtgärder för att skärgården ska få vara levande.

Planens syfte är bra, men bör kompletteras.

- Det finns betydande utmaningar kopplade till markanvändning, där både skogs- och jordbruksmark blir allt viktigare resurser för produktion av livsmedel och förnybara bioråvaror. Mark behöver återvinnas och vårdas, även nedlagd och outnyttjad jordbruksmark. Att både exploatera och bevara/förvalta jord- och skogsbruk, fiske, rennärning och besöksnäring i takt med samhällsomställningen är en stor utmaning. Luleå kommuns prioriteringar kräver dialog och samarbete i utvecklingsarbetet. Det är viktigt att enas om gemensamma mål, inriktningar, prioriteringar, samt att följa upp arbetet utifrån tillgängliga resurser och en tidsplan fram till 2040. Vi föreslår att en referensgrupp bildas, bestående av personer med olika bakgrund (utbildning/erfarenhet), etnicitet, könstillhörighet och ålder, för att bidra till processen.

Kommentarer: Dessa synpunkter är värdefulla och tas med i framtida arbete med revidering av gällande översiktsplan. Frågorna behöver hanteras i processer som rör mark- och vattenanvändningen, översiktsplanering - och mycket riktigt i dialog och samarbete. Dessa frågor rör heller inte bara skärgården utan också våra landsbygdsområden och stadsnära byar. Jordbruksmarkens betydelse har fått en större aktualitet vilket vi på kommunen är väl medvetna om där vi behöver utveckla goda samarbeten i dessa frågor.

- Fiskenäringen har rationaliserats samtidigt som besöksnäringen har expanderat. Antalet yrkesfiskare har minskat och näringen måste förhålla sig till nya formella och informella krav samt förväntningar på turismutveckling. För att yrkesfisket ska kunna leva vidare behöver det finnas förutsättningar. Dagens ungdomar mellan 15-23 år kommer att vara i arbetsför ålder om 5-7 år. Åtgärder måste vidtas redan nu för att kunna säkerställa en generationsväxling för framtiden. Dagens småskaliga fiske måste värdesättas, både i kulturell aspekt och för en starkare landsbygdsutveckling. Annars vittrar dagens yrkeskunskap snabbt bort. Nutida fiskebeståndsutveckling är inte skapad av yrkesfisket i Bottenviken. En utbyggnad av Luleå Hamn samt muddringprojektet Malmporten kommer att beröva Luleå skärgårds yrkesfiskare fasta fiskeplatser. Hur formas och förhandlas en traditionell näring i den tjänsteinriktade ekonomin? Vad sker i skärningspunkten mellan politisk styrning och yrkesfiskares vardag? Hur framställs kustnära yrkesfiske i politiska visioner om den framtida fiskenäringen?

Kommentarer: Luleå kommun är medvetna om de hot som finns mot det småskaliga fisket. I dialog och som samrådspart hos statliga myndigheter kan Luleå kommun lyfta de allmänna intressena.

- Den äldre befolkningen i skärgården är starkt beroende av pendlartrafiken, och om trafiken till de exkluderade öarna upphör kan deras möjlighet att ta sig till sina permanenta bostäder minska eller försvinna. Luleå skärgård har en mångfald av människor, även på platser där kommunen inte satsar på besöksnäring eller infrastruktur. Ett förslag är att ändra namnet "Pendlartrafik" till "Taxibåt" för att underlätta inflyttning och främja jämställdhet, så att människor kan bo och verka i hela skärgården. På Långön planeras en kultur- och naturstig som ska gå till Storsand, en populär badplats, och passera ett naturreservat. Det finns även planer för att utveckla verksamheter inom andra branscher som inte är utpekade i skärgårdsplanen. Att förvalta en kultur- och livsmiljö förutsätter att kunna erbjuda grundläggande samhällsinfrastruktur. Människorna i kommunen är vår absolut viktigaste resurs. Det är därför av stor vikt att prioritera samverkan och bibehålla de funktioner och strukturer som vi vet fungerar.

Kommentarer: Tack för synpunkterna. I nuläget finns inget beslut om nedläggning av pendelbåttrafiken. I planen framgår endast att pendelbåttrafiken möjligen skulle ge större effekt om resurserna istället används för utökad turbåttrafik. Behov finns därför att utreda på vilket sätt en utökad kollektivtrafik ger bäst nytta. Samverkan är en viktig del i allt utvecklingsarbete, Luleå kommun håller med.

- Det pågår en generationsväxling i Luleå skärgård. Nya tider kräver nya lösningar. Den unga generationen har ett globalt, nationellt och lokalt "tänk". Landsbygder och bosättningar förväntas vara mera motståndskraftiga och hållbara. Konsumtions- och produktionsmönstren ser annorlunda ut. Det är inte helt självklart att äga egen båt och detsamma gäller för många européer som väljer att flytta till vår kommun.

Kommentarer: Planen motsätter sig inte nya lösningar.

- Det är viktigt att värna strandskyddet. Den lagen stärker allemansrätten vid vatten och hjälper växter och djur att överleva. Som ställföreträdare till Långön 1:5 vill jag att alla som besöker den mark som innefattas ska ha tillgång till naturen, inte bara den som är rik nog att köpa sig en strandtomt. Men framförallt vill jag värna och sprida kunskap om fågel, fisk, fauna, arv och miljö. Det är fantastiskt roligt att läsa Luleå kommuns Plan för skärgårdsutveckling. Den förmedlar en nytänkande, hållbar och smart kommun. Vi vill dock att alla öar ska vara nära och tillgängliga för alla och kunna erbjuda hållbara livsmiljöer att bo, leva och verka i.

Kommentarer: Luleå kommun håller med om att vikten av att värna strandskyddet. Tack för synpunkter och inspel!

Privatperson 9

Idag utgår turbåttrafiken i skärgården från centrala staden. Övrig servicetrafik utgår från hamnen på Strömören. Detta innebär att stora CO2 utsläpp förorsakas enbart för transportsträckan ut till Klubbvikenkanalen. Båttrafik genererar betydligt större CO2 utsläpp jämfört med landtransporter. Landtransporter med buss och bil är dessutom redan idag delvis elektrifierade och kommer säkerligen i en nära framtid att vara helt elektrifierade.

Tjänstebåtshamnen och småbåtshamnen på Strömören kommer dessutom att i viss mån avvecklas då ytan behövs för den framtida hamnutbyggnaden.

För att skärgården skall fortsatt kunna leva i en framtid då vår förbrukning av fossila drivmedel måste begränsas anser jag att kommunen bör etablera ett sekundärt nav för skärgården i Klubbviken på Sandön. Historiskt har utvecklingen här i norr alltid inneburit att hamnar flyttats längre ut mot Bottenviken på grund av landhöjningen.

Kommentarer: Det finns inga planer i nuläget på att planera för ett sekundärt nav för skärgården i Klubbviken, Sandön. Klubbviken är ett attraktivt besöksmål idag och har möjlighet att utvecklas för att fortsatt ha den funktionen.

Sandön har idag fast förbindelse med fastlandet vintertid när isvägen är tillräckligt bärkraftig. För att skapa fast förbindelse året runt till Sandön och därigenom skapa förutsättning för ett skärgårdsnav byggs lämpligtvis en bro över Tjuvholmssundet. Bron kan vara lågbyggd och öppningsbar. Bron får inte begränsa tillgängligheten till västra delarna av skärgården. Bron kan tillåta att mindre båtar har möjlighet att passera utan broöppning. För större båtar kan exempelvis vid behov broöppning ske 5 min en gång i timmen under högsäsong. Bron kan fjärrövervakas med modern teknik.

Befintlig väg till Klubbviken förbättras. En ny hamn för tjänstebåtar, turbåtstrafik och fritidsförvaltning byggs på utsidan av Klubbviken. Förslagsvis i anslutning till befintliga stenpirar. Även boende i skärgården kan eventuellt erbjudas platser i hamnen.

Kommentarer: Tack för synpunkter! Luleå kommun har i dagsläget inga ytterligare planer på att utveckla Klubbviken. Det finns ett besöksmål där idag och en anläggning som drivs i privat regi.

Fördelar med ett skärgårdscentrum strategiskt placerat vid Klubbviken Sandö:

- Turbåtstrafik: Klubbviken kan fungera som utgångspunkt för turbåtstrafik, vilket ger kortare körsträckor till öarna och minskar bränsleförbrukningen, vilket i sin tur minskar växthusgasutsläpp. Alternativt kan turtätheten öka utan ökade utsläpp, och trafiken kan fortsätta tidigare och senare på säsongen.
- Lotsbåtar: I samråd med Sjöfartsverket kan lotsbåtar flyttas från Strömören till Klubbviken, vilket minskar körsträckan till Larsgrund och därmed växthusutsläppen. Den kortare sträckan kan även möjliggöra batteridrift för lotsbåtarna. Vintertid används isgående lotsbåtar, vilket ger stora miljövinster.
- Busstrafik: Turbåtar som går mellan Södra hamnen och Klubbviken kan ersättas med busstrafik, vilket också minskar växthusutsläpp.
- Året runt-verksamhet: Skärgårdscentrat i Klubbviken, nära Kallax flygplats, möjliggör året runt-verksamhet med besökare och konferenser i en unik miljö.
- Fritidsförvaltningens bas: Hamnen kan användas som bas för fritidsförvaltningens verksamheter, vilket ger kortare körsträckor för servicebåtar.
- Kustbevakning och sjöräddning: En centralt belägen hamn i skärgården underlättar kustbevakning och sjöräddning.
- Isvägar: Isvägen mellan Hamnholmen och Sandön påverkas av ström och vattenstånd, vilket gör att isens bärighet kan variera.

- Bättre tillgänglighet: Boende på öarna får en hamn med senare isläggning och tidigare öppning än nuvarande hamnar, vilket förbättrar tillgängligheten.
- Nya turbåtsmål: Öarna blir mer tillgängliga för nya turbåtsmål under badsäsong, med avstånd från Klubbviken till olika öar som är betydligt kortare än från Södra hamnen.

Sammanfattning: Ett skärgårdscentrum i Klubbviken representerar en framtidssatsning som ger stora miljövinster och förbättrar förutsättningarna för en levande skärgård i Luleå kommun. Sandön, som är den största ön i Luleå skärgård, har en bofast befolkning och flera näringsverksamheter, men är idag avskild från fastlandet av ett smalt sund, vilket gör transporten farlig för de boende.

Kommentarer: Tack för synpunkter och inspel, se även kommentarer ovan.

Den under vintertid upplagade vintervägen kan betraktas ha dåliga framtidsutsikter med tanke på de allt mildare vintrarna, ökad nederbörd och Vattenfalls förändrade användning av vattenkraften i Lule älv. Isvägen vidare ut till Junkön är beroende av en fungerande väg till Sandön.

Att få till stånd en bro över Tjuvholmssundet borde vara en angelägen uppgift för Luleå kommun och verkligen befrämja skärgårdens fortlevnad. Dessutom behöver inga större ingrepp göras i naturskyddsområdena på Sandön då enbart de befintliga vägarna på ön behöver förbättras.

Kommentarer: En bilbro över Tjuvholmssundet har efterfrågats för att dels göra Sandön mer tillgängligt för boende. Dels för att det skulle innebära att utvecklingen på Klubbviken får förutsättningar att stärkas. Bron har därför utretts för vad det skulle innebära. Med det som underlag är slutsatsen att en bro till Sandön innebär alltför stora samhällsekonomiska kostnader i förhållande till samhällsnyttan.

En bro innebär inte bara höga investeringskostnader utan också ökade driftskostnader samt krav på kommunal service eftersom en broförbindelse med stor sannolikhet omvandlar öns karaktär från fritidshusområde till åretruntboende.

Privatperson 10

Mina synpunkter handlar främst om Sandön, där jag bor och är styrelsemedlem i Luleå skärgårdsförening, men dessa åsikter är mina egna. Jag är bekymrad över att kommunen ser positivt på ny bebyggelse på Sandön, trots att det finns begränsningar. Under medborgardialogen med Luleå hamn har vi fått veta att bullernivåerna kommer att öka och att frivillig inlösen av fastigheter kan bli aktuellt. Kommunen har också uttryckt att en bro till ön skulle vara för dyr och att de inte vill locka fler bosatta dit.

Jag stödjer kommunens värdering av att skydda fiskets och jordbrukets förutsättningar, men de senaste åren har motsatsen skett, vilket hotar vårt jordbruk. Historiskt har kommunen och de bofasta på Sandön haft ett gott samarbete, men nu verkar det som att kommunen inte längre värnar om dessa förutsättningar.

Skärgårdsplanen är tydlig när det gäller friluftsliv, men saknar konkreta planer för boende. Jag anser att pendlartrafiken bör utökas, eftersom det idag är meningslöst för Sandöns invånare att åka till Klubbviken för att nå Lövskärs hamn, där det saknas vidare kommunikationer.

Jag föreslår att en extra tur läggs till i turbåtstrafiken, som skulle gå från Klubbviken till Sandögårdarna, Svartösundet, Svartöstadens båthamn och Södra hamn, innan den återgår till den ordinarie rutten. Denna nya tur skulle kunna anpassas efter skoltider och underlätta för pendlare att nå centralorten och bussförbindelser.

Kommentarer: Förslaget om att lägga till en extra tur från Klubbviken till Sandögårdarna, Svartösundet och Svartöstadens båthamn är intressant att titta vidare på när vi utreder framtidens turbåtstrafik.

Privatperson 11

Långöns Brand-, Kultur- och Isvägsförening bildades den 11 december 2012 för att attestera fakturor från entreprenörer som plogar vägen till Långöns hamn, men detta har endast skett en gång. Föreningen har sedan dess utvecklats för att hantera frågor om brandförsvaret samt kultur och natur på ön. För närvarande är 7 personer folkbokförda på Långön, men antalet förväntas öka under 2024 med nybyggnationer. Långön är en av de snabbast växande öarna i Luleå skärgård, med över 20 fritidshusboende, många av dem används året runt.

Åldersfördelningen på ön är något annorlunda jämfört med andra öar, med en större andel yngre människor. Bristen på kommunikationer gör det svårt för yrkesarbetande att bo i skärgården, och möjligheterna att arbeta hemifrån är begränsade, även på Långön.

Långöns historia: Befolkningen på Långön började troligen under 1500-talet, med de första namngivna bosättarna Jöns Jönsson och Hans Nilsson i skrifter från 1732. En byaordning stadfästes 1751, vilket visar att det fanns flera bosättare redan på 1600-talet. Under 1800-talet ägdes ön av bönder från Ängesbyn och familjen Backman, innan den såldes till Johan Almqvist, som blev en framgångsrik smed och bonde. Hans barn fortsatte med fiske och jordbruk, men jordbruket övergick till husbehovsodling.

Ättlingar till dessa familjer bor fortfarande på Långön, tillsammans med andra utan direkta kopplingar till den ursprungliga befolkningen.

Yttrande om utvecklingsplanen: Medlemmarna i Långöns Brand-, Kultur- och Isvägsförening anser att utvecklingsplanen är välskriven men att den fokuserar för mycket på turism och kultur, medan fast- och deltidsboende inte nämns. De uttrycker oro för att öar som Långön och Storbrändön inte får tillräcklig uppmärksamhet i planeringen, som istället prioriterar öar med kommunala anläggningar.

Föreningen ifrågasätter också kommunens syn på natur- och kulturvärden, särskilt i relation till sälars påverkan på fiske. Det framhålls att frågor om naturvård och kulturminnesvård upptar för mycket av planens fokus.

Sammanfattningsvis efterlyser föreningen en mer inkluderande och balanserad utvecklingsplan som tar hänsyn till alla öars behov och bevarande av lokala traditioner och näringar.

1.5 Historia och nuläge: De viktigaste näringarna för de fastboende är fiske, skogsbruk, turism och jordbruk. Yrkesverksamma inom fiske finns på Junkön (3 personer) och Hindersön (1 person), medan det endast finns en fastboende som bedriver jordbruk. Det finns ingen fastboende inom turism, vilket kan bero på bristande kommunikationer året runt.

Författaren reflekterar över framtiden, med en dröm om att skärgården ska befolkas av människor på flera öar, men uttrycker oro för att många öar, inklusive Långön och Storbrändön, verkar glömmas i planeringen. Det finns en känsla av att planförfattarna inte tar hänsyn till hela den södra skärgården, vilket ger intrycket av att dessa öar inte prioriteras.

2. Utvecklingsinriktning: Här framförs bland annat att den avgörande frågan om att skärgårdens framtida utveckling i hög grad handlar om turbotrafik. Jag känner inte till om någon undersökt om Vem som utnyttjar denna trafik. Jag har, utan redovisningsbart belegg, åsikten att det i det här fallet (den här trafiken som knappast kan (rubriceras som lokaltrafik), är det i hög grad turister, alltså människor som är folkbokförda utanför Luleå kommun och därför inte betalar kommunalskatt till Luleå.

3. Generella riktlinjer: Jag har nedanstående kommentarer till detta kapitel. 3.1 Natur- och kulturvärden Vad gäller jordbrukslandskapet är det tveksamt om det idag finns någon form av mjölkproduktion på Hindersön.

Kommentarer: Mjölproduktionen på Hindersön är nedlagt, text i planen justeras.

Övrigt inom 3.1: Det är en svår balansgång att å ena sidan tillåta åtgärder som kan bidra till en levande miljö och å andra sidan slå vakt om befintliga värden, där det ibland saknas incitament för att investera i underhåll. Jag instämmer, men tyngdpunkten bör läggas på åtgärder som kan bidra till en levande miljö. Men redan nu har många f.d. befintliga kulturvärden förstörts. På Långön; Tjärdalen och den mycket gamla väderkvarnen, där endast kvarnstolpen och kvarnstenarna finns bevarade. Vi känner inte till om det finns rester av väderkvarnen på Hindersön.

Riktlinjer för natur- och kulturmiljövärden: Jag instämmer i stort sett, men att fokus i riktlinjerna ligger på Klubbviken, Junkön och Hindersön, medan övriga öar, särskilt i den södra skärgården, behandlas styvmoderligt. I princip all skog som avverkas i dag kan betecknas som naturskog med höga naturvärden. Man kan ana att här finns ett embryo till en önskad utveckling där all avverkningsbar skog i skärgården skall stoppas. En sådan utveckling skulle utgöra ett steg mot en boendefri skärgård.

Fyrplatser...Vad jag känner till så finns endast en fyrplats i skärgården (Rödkallen) och vissa labyrinter är uppbyggda av barn och ungdomar i modern tid. Fartygslämningar... Den enda som jag kan placera i den här kategorin är vraket efter Alma på Bastuskär. Måhända finns någon ytterligare som dock inte marknadsförs med något större intresse.

Kommentarer: Tack för synpunkter, dessa är noterade, men föranleder inga ändringar i planförslaget.

3.2 Friluftsliv RIKTLINJER

Jag konstaterar tacksamt att kommunen skall verka för fler upplevelser och övernattningsmöjligheter i skärgården. Helst skulle jag se att detta sker genom privata initiativ och där kommunen medverkar till en sådan utveckling genom snabba och positiva beslut beträffande bygglov, allmänna hamnar, farledsunderhåll och liknande. Och på fler öar än de som nämns i Planen. Däremot är jag tveksam till iordningställande av tältplatser. I sig utan större kostnader, men frågan är om dagens turister och framför allt morgondagens, accepterar tältboende där inte andra upplevelser ingår, exempelvis konserter, närhet till sommarmarknader, utomhusspel/lekar, teaterföreställningar, utomhusbad osv. Frågan är om en eventuell ny (privat) ägare av kommunens mark och byggnader på Hindersön har intresse av friluftsliv-människor. På övriga nämnda platser kan ju kommunen göra plats för tältande. Man bör även ha i åtanke att allemansrätten medför att man har rätt att tälta på de flesta platser under kortare tid.

Kommentarer: Tack för synpunkter, planen motsätter inte privata initiativ till uthyrningsstugor. Övriga synpunkter är noterade, men föranleder inga ändringar i planförslaget.

3.3 Boende i skärgården

Kommunen ska skapa förutsättningar för att de som väljer att bo i skärgården fortsatt ska kunna det. Det finns en stark koppling mellan de som bor i skärgården, besöksnäringen och fiskenäringen. Boende och fisket stärker besöksnäringen och bidrar till en levande skärgård som i sin tur stärker Luleå kommuns attraktivitet och identitet. Många av de boende i skärgården, här menar jag fastboende, bor här "av födsel och ohejdad vana", dvs släktingar ofta i flera led och med dem partners genom giftemål eller sammanboende. Ett litet fåtal av de som numera bor i skärgården har starka kopplingar till fisket, mest på Junkön, och ännu färre med kopplingar till besöksnäringen. Vad jag kan se finns ingen skärgårdsboende med koppling till denna näring.

Kommentarer: Avsnittet Boende i skärgården har omarbetats.

RIKTLINJER FÖR BOENDE I SKÄRGÅRDEN

Jag ser med besvikelse att kommunen (eller planutformaren) är negativ till ny bostadsbebyggelse - endast på Junkön, Hindersön och Sandön finns positiva tankar och förslag. Andra öar med framåtanda beträffande boende (övernattningsmöjligheter och speciella upplevelser undantas) blir i Planen styvmoderligt behandlade. Vill man på allvar i Planen att de som vill bygga och bo (eget bygge eller övertagande av befintligt) skall stoppas/bromsas därför att sådant inte stämmer överens med kommunens utvecklingsplan? Om så sker så anser jag att Luleå inte skall kalla sig Skärgårdsstad! Skall framtidens Luleå skärgård kopplas ihop med ett samhälle där kommunmedborgare skall drivas till stadsboende och skärgården till ett område för endast fritidsboende och framför allt turister? Är det meningen att i Luleås framtid skall skärgårdsboende minimeras så till den grad att

endast boende på tre öar införs i befolkningsstatistiken? Jag protesterar mot detta med bestämdhet.

Kommentarer: Avsnittet Boende i skärgården har omarbetats. Karta och statistik har kompletterats i planen.

3.4 Näringar i skärgården, Fisket

Fisket har varit en stor försörjningskälla för skärgårdsborna. Långön tillhör de som toppat denna tillgång, mest beroende på öns plats utanför älvmyningen. Så är det inte längre. I många år hade ön endast en yrkesfiskare, men han är sedan flera år bunden vid sjuksängen. (Han avled 31/12-23.) Redskapen bränns och ingen av öns boende, inräknat deltidsboende har något som helst intresse av att etablera sig som yrkesfiskare. Förmodligen är situationen likartad på de flesta öar. Nämnas bör att antalet yrkesfiskare på Storbrändön och Degerön numera kan summeras till 0!

Verksamma yrkesfiskare finns numera på Sandön, Junkön och Hindersön om man skall räkna yrkesfiskare till gruppen som fiskar olika sorters fisk, ej bara löja under några veckor på hösten. I den gruppen finns några fastlandsboende fiskare. Hur kan det ha blivit så? Inte är det yrkesfiskarnas fel. Nej, här finns till och med staten som borde stå på de anklagades bänk. Genom starkt tryck från olika miljöorganisationer och vissa partier har säljakten sedan många år tillbaka blivit olaglig. Dessa så kallade sälvänner har lyckats att förstöra en verksamhet som försörjt skärgårdsmänniskor i många generationer. Säljägare kunde försörja sig genom stora umbäranden ute på Bottenvikens isar under 1900-talets början till mitten av århundradet. Idag är det bara ett önsketänkande att tro att människor skall skaffa båtar som kan dras på medar, med tält som enda "bostad" för säljägare under ett par-tre månader ute på Bottenviksisen. Sälen; gråsäl och vikare och knobbsäl (i litet antal) lever på fisk. Det är allmänt känt att strömmingen minskar i antal. För den som är måttligt matematisk kunnig kan vi erinra om att en säl äter cirka 7 kg fisk per dag (beroende på sälart). Och man beräknar att det finns cirka 30 000 individer bara i Bottenviken. Strömming är sälarnas huvudföda! Beståndet ökar med uppskattningsvis 3000 kutar per år. (En säl lever ca 30 år enligt vissa källor.)

Epidemier med mycket omfattande säldöd återstår, med tusentals kadaver på stränderna i skärgårdarna, oavsett vad som föreslås och beslutas i Planen.

En annan verksamhet som försämrar fisket efter strömming i Bottenhavet är det industriella trålfisket. Genom den verksamheten försämrars möjligheterna för det småskaliga fisket i hög grad och därmed möjligheterna för människor i skärgårdarna att i alla fall kunna försörja sig delvis. Men hela den problematiken är en fråga för regeringen och där vi i luleåskärgården har små möjligheter att påverka utvecklingen. I framtiden kanske skärgårdsborna och många andra får glömma det där med surströmming! Nästa fisksort är löjan (Siklöja) och sälarna bryr sig inte om vad som finns i fiskmagen, exempelvis rom! Och när löjfisket blir olönsamt så upphör det. Och med det yrkesfisket i Luleå skärgård! Däri inbegripet yrkesfiskare (Ljöjtrålare) från Piteå, Kalix och Haparanda skärgårdar som tidvis bedriver löjfishke i Luleå skärgård. I vår förening är vi överens om att andra fiskarter för amatörfiskare som mört,

braxen, id, hornsimpa, lake och andra så kallade skräpfiskar blir framtidens "fiskeskördar". Abborren är en känslig fisk som inom vissa vattenområden i stort sett utplånats. Anledningen är att ett fåtal "yrkesfiskare" med hundratals mjärdar har tagit upp abborrarna som är en stimfisk. Resultatet har blivit att id, mört och andra fiskarter tagit över vattnen genom att äta upp abborrommen. Men abborren är på väg tillbaka.

Måhända kan politikerna genom kommunala beslut förhindra fiske med mer än 1-2 mjärdar. Det lönar sig inte att fiska enbart lax (de individer som undgått sälangrepp) som inkomstkälla, det är oåterkalleligt ett budskap som måste "planteras in" i de som tror på ett fortsatt yrkesfiske, och som förfäktar att yrkesfisket (nu 3 familjer) fortfarande är en viktig näring.

Det framgår inte på något sätt i Planen om vilka kommunala insatser som krävs för att få ett fiske som bidrar till skärgårdsbefolkningens försörjning - eller delar av den.

Kommentarer: Tack för information. Luleå kommun är medvetna om de hot som finns mot det småskaliga fisket. I dialog och som samrådspart hos statliga myndigheter kan Luleå kommun lyfta de allmänna intressena.

Planen är generell och fortsatt arbete är dialog med verksamma och myndigheter. Dialog är en förutsättning för att kommunen ska kunna bidra och stödja näringar. Riktlinjen ska vara vägledande vid handläggning av frågor som rör t ex fisket eller jordbruket.

Besöksnäringen

Långön är en av de många öar som inte kan presentera värden som framställs i Planen om man undantar öns fantastiska badstrand. Klubbviken är den plats som i vår skärgård där serviceutbudet är någorlunda tillgodosett, men långt ifrån vad som antyds i Planen. På senare år har serveringen (restaurangen) utvecklats och stugboendet marknadsförts på ett gott sätt. Fortsättning följer, får man hoppas.

På Junkön finns ett begränsat boende och viss form av kioskförsäljning.

På Hindersön erbjuds inte nu längre varken boende eller restaurangverksamhet, tyvärr. För att bedriva den här typen av service krävs att ledning och anställda bor på ön.

Jordbruk och skogsbruk

På Hindersön har man i många år kunnat stoltsera med uttrycket Sveriges nordligaste skärgårdsjordbruk med mjölkproduktion. Det var på den tiden... Idag sköter Erik Öhman sitt jordbruk men vad vi känner till så föder hans kor inte längre några kalvar, och därmed upphör att skapa mjölk för eget bruk och försäljning till staden för vidareförädling.

Rennäringen

På endast ett fåtal öar tillåts renbete enligt gällande lag. Trots detta ser vissa myndigheter mellan fingrarna när överträdelser sker. En kuriositet: På Sandön får boende eller turister inte plocka renlav för eget dekorationsbruk. Men detta gäller inte samerna som vissa år tillåter hundratals renar att beta på ön. Beta vad då? Renlav!

Kommentarer: Felaktig text i planen justeras avseende att mjölkproduktion inte längre sker på Hindersön.

Riktlinjer för näringslivet - snacka går ju, men hålla tal är något annat! Känns uttrycket igen?

3.5 Kommunikationer

Planen framför gång på gång frågan om kommunikationer. I hög grad handlar det om kollektivtrafik. Följdriktigt så inleds det rubricerade avsnittet med avsikten att turbotrafiken är det enda saliggörande när det gäller persontransporter i skärgården. Man glömmer bort den så kallade pendeltrafiken, som i dagsläget går från yttersta delen av fastlandet till några få öar. Och om man läser Planen så finns tankarna att turbotrafiken skall inriktas på ett mindre antal öar, vilket gör att Långön, Degerön och Storbrändön kommer att sakna kollektivtrafik. Jag motsätter mig detta å det bestämdaste.

På vintern handlar det om plogade isvägar. Här "glöms" isvägen till Långön och till Kallaxön. Så även skoterleder.

Avsnittets författare har undvikit (medvetet eller ej) att ta reda på att kommunen inte längre bekostar eller marknadsför skoterlederna till Småskär från Långön, från Storbrändön till Kluntarna, från Hindersön till Degerön och Brändöskär (vanligtvis av ortsbefolkningen kallad Vägen isi Oddn). Förmodligen finns fler skoterleder i södra skärgården, vilka vi inte känner till.

Förfallstrafiken, lokaltrafik med företrädesvis svävare som angör ett fåtal öar både i norra och södra skärgården. En till två dagar i veckan. Var någonstans i kommunen bedrivs lokaltrafik endast en eller två dagar i veckan? Fastboende och fritidsboende "misshandlas" även när det gäller andra kommunikationer.

Det mesta i Planen handlar som vanligt om turisttrafik. Men även några ord om muddring av farleden mellan Mjoön och Småskären. Om inte dagspressen har fel så är det ärendet avslutat med Avslag. Stora delar av Planen handlar tyvärr mest om service till människor som inte betalar kommunalskatt i Luleå, d.v.s. Turister!

Riktlinjer för kommunikationer - Som jag nämnt tidigare så upptar frågan om turbotrafiken en stor del av planen. Mitt förslag är att frågan om turbotrafik med mindre och snabbgående båtar utreds. Anledningen är, att jag tror att de flesta husägare i skärgården som inte har egen båt inte har något val, och inte har någon större upplevelse av själva båtturen. Att ett fartyg med "turister" trafikerar skärgården (vissa öar med angringsmöjligheter) vissa dagar ser jag positivt på. Då skulle avgångstiderna från respektive ö kunna förlängas så att turisterna ges större möjlighet att tillgodogöra sig de natur- och kulturvärden på de öar som fartyget besöker. Med beteckningen "turister" avser jag människor som bor och lever utanför Luleå kommun.

Vad jag förstår så är det problematiskt att få entreprenörer att sköta plogningen av isvägarna. Plogningen till Hindersön och Sandön/Junkön klaras än så länge, förhoppningsvis under lång tid framöver. Vad som händer med plogade isvägar till vissa öar, när det inte

finns några fastboende, framgår inte av planen. Kommunens skoterleder till Kluntarna, Småskär och Brändöskär har upphört för flera år sedan!

Kommentarer: Att bosätta sig i skärgården där fastlandsförbindelse saknas är det svårt att kunna förvänta sig kommunal service i samma utsträckning som sker i andra områden med fastlandsförbindelse. Så förmodligen finns inte något annat bostadsområde inom kommunen som erbjuder lokaltrafik en eller två dagar i veckan. En av de huvudsakliga målsättningarna med denna plan är att göra skärgården mer tillgänglig för besökare, både de som bor inom kommunen, men också andra besökare till kommunen. Därför handlar planen till stor del om kommunikationer.

Tack för synpunkterna. Det framgår av planförslaget att utreda förfallstrafik, pendelbåtstrafik och hur nytta och olika behov kan uppnås på bästa sätt. Långöns Brand- Kultur och isvägsförening erhåller i nuläget kommunalt bidrag för upprättande av isväg. Synpunkterna noteras och tas med i kommande utredningsarbete.

Det har under tiden som denna samrådsredogörelse har tagits fram, framkommit att entreprenör som utför förfallstrafiken sagt upp avtalet. Det är oklart om förfallstrafik ska kunna erbjudas i framtiden. En viktig förutsättning är att det finns entreprenörer lokalt.

3.6 Teknisk infrastruktur

I stort sett har jag inget att anmärka på det som anges i Planen. Dock vill jag påpeka att det är olagligt att frakta sopor med egen båt från öar i skärgården.

Genomförande och fortsatt arbete

Jag har inget att anföra när det gäller detta avsnitt i Planen.

Sammanfattning och allmänna synpunkter

Sammanfattningsvis anser jag att utvecklingsplanen är välskriven och genomtänkt. Att skribenten/skribenterna inte till fullo är insatta i de frågor som berör fastboende och fritidshusboende må vara dem förlåtet. Planen fokuserar för mycket på frågor om natur och kultur. Boende, näringar och kommunikationer borde ha dominerat planen, då dessa frågor är avgörande för skärgårdens framtid. Planen begränsar avsnittet Näringar att främst handla om fiske, besöksnäring och jordbruk, som håller på att upphöra. Den nämner inte möjligheterna att starta nya verksamheter.

Det moderna IT-samhället gör det möjligt att arbeta hemifrån och starta företag på skärgårdens öar, men detta verkar inte uppmuntras i planen.

Ekonomiska frågor lyser helt med sin frånvaro och jag vill belysa en av dessa, som påverkar de boende i skärgården som av och till, och ibland ofta, nyttjar lokaltrafiken.

Exempel: Jag var med när frågan om den så kallade arbetstrafiken infördes. (Tidigare hade ett kommunalt beslut skett samband med kommunsammanslagningen mellan Luleå stad, Nederluleå kommun och delar av Råneå kommun.) Av en slump fick några med ledande poster i föreningen och kommunen reda på detta. När den här trafiken (som senare fick namnet Pendelbåtstrafiken) och den så kallade förfallstrafiken infördes, togs frågan upp om

biljettpriserna. Då var alla eniga om att dessa trafiktyper är Lokaltrafik och att biljettpriserna skulle bestämmas därefter. Det beslöts att vid en enkel resa med arbetsbåtstrafiken skulle biljettpriset bestämmas av den busstrafik som gick mellan Luleå Centrum och Gammelstad och att en resa med förfallstrafiken skulle motsvaras av en bussresa mellan Luleå Centrum och Ersnäs. Man bör observera att vare sig pendeltrafiken eller förfallstrafiken medför möjlighet för skärgårdsborna att nå Luleå centrum. För detta krävs egen bil alternativt taxi. Denna prisbild accepterades under ett antal år. Det gamla beslutet ignorerades därefter! Att en resande med pendelbåtstrafiken eller förfallstrafiken skall meddela anledningen till resan är horribelt! Sedan när har passagerarna i kommunens eller länstrafikens bussar tvingats att ange varför de reser med lokaltrafiken? Jag kräver att detta krav omedelbart förkastas!

Jag kommer att följa arbetet med planen med stort intresse i framtiden.