

Remissvar angående förslag till nya ordningsföreskrifter för naturreservatet Hallands Väderö i Båstad kommun

Länsstyrelsen Skånes diarienummer: 6365-2024

Från: Torekovs Båtsällskap (TBSS)

Inledning

TBSS (Torekovs Båt- och Segelsällskap) är en öppen ideell och allmännyttig förening som ansvarar för driften och utvecklingen av Torekovs hamn. Föreningen förvaltar hamnverksamheten utan eget vinstintresse och arbetar för att hamnen ska vara en attraktiv mötesplats för både båtägare och besökare. En viktig del av uppdraget är att utveckla och underhålla hamnen samtidigt som den förblir tillgänglig för allmänheten. TBSS verkar därmed för att stärka Torekovs hamn som en levande och välkomnande del av samhället.

Vi är en båtklubb med direkt anknytning till Hallands Väderö genom våra medlemmars regelbundna besökande av naturreservatets vatten och naturhamnar. Många av våra medlemmar är aktiva i frågor som rör skötsel, säkerhet och tillgänglighet i området, och TBSS för sedan lång tid tillbaka en löpande dialog med bland annat Väderötrafiken, markägaren och andra lokala intressenter.

Vi ser positivt på att Hallands Väderö även fortsättningsvis skyddas som naturreservat och står bakom syftet med många av de förslag Länsstyrelsen nu presenterat. Mot den bakgrunden har vi tagit del av förslaget till nya ordningsföreskrifter samt tillhörande konsekvensutredning, och lämnar härmed våra synpunkter.

Sammanfattning av TBSS ståndpunkter

Hallands Väderö är inte bara ett naturreservat. Ön och båtlivet är en central del av Torekovs identitet, och Torekov och ön har en lång gemensam historia. Många av våra medlemmar är frekvent ute på ön och i vattnen runt omkring och delar Länsstyrelsens ambition att skydda naturvärdena.

TBSS anser dock att flera av de föreslagna föreskrifterna går längre än vad som krävs för att uppnå reservatets syfte, i strid med proportionalitetskravet i 7 kap. 25 § miljöbalken. Konsekvensutredningen saknar dessutom på flera punkter en tillräcklig analys av alternativa, mindre ingripande åtgärder.

Belastningen på och kring Hallands Väderö är starkt koncentrerad i tiden och i hög grad väderberoende. Det är endast under ett begränsat antal sommardagar, uppskattningsvis 10–12 dagar per år vid gynnsamma väderförhållanden, som ett större antal båtar samlas vid exempelvis Kohallarna, Sandhamn, Kappelhamn och skären utanför Kungshamn. Även under dessa dagar handlar det till stor del om dagsturism, där majoriteten av besökarna endast vistas i området under några timmar innan antalet båtar och besökare minskar avsevärt under kvälls- och nattetid. Under återstoden av året är den mänskliga belastningen på reservatets vattenområden och stränder närmast försumbar.

Generella föreskrifter som gäller med samma omfattning året runt tar inte tillräcklig hänsyn till denna faktiska och ojämnt fördelade belastning. En reglering som i större utsträckning anpassas till de perioder då belastningen faktiskt uppstår skulle enligt TBSS kunna uppnå samma skyddseffekt med mindre inskränkningar i allmänhetens tillgång till området. TBSS menar vidare att en betydande del av de problem som identifieras i stället kan hänföras till bristande kännedom om gällande regler, otydlig information och skyltning samt otillräcklig tillsyn, snarare än till brister i det befintliga regelverket.

TBSS vill också lyfta att vi på flera punkter upplever att underlaget saknar tillräckligt faktaunderlag för de förändringar som föreslås. Flera av skärpningarna motiveras med generella resonemang eller studier från andra platser, snarare än med lokala data om faktisk förekomst, beteende eller störningskänslighet vid Hallands Väderö. Vi menar att mer långtgående inskränkningar bör vila på ett tydligare lokalt underlag och inventering av de populationer som ska skyddas, så att åtgärderna kan riktas dit där de faktiskt gör nytta.

Förslaget saknar dessutom en framåtriktad vision för samexistensen mellan naturen och människorna. Underlaget bygger genomgående på restriktioner och avgränsningar, men berör inte hur en omställning till tystare, renare och på andra sätt mindre störande båtar och besökare skulle kunna minska den faktiska påverkan. Om målet är mindre buller, mindre svall, mindre utsläpp och mindre störning av djurlivet borde också positiva incitament vara en del av analysen. Hur får man fler att vilja göra rätt, i stället för att enbart reglera vad de inte får göra?

TBSS och våra medlemmar vill gärna bidra aktivt till att informera om gällande föreskrifter, som komplement till, och i vissa fall alternativ till, ytterligare skärpningar, eftersom vi tror att den bästa naturvården inte nödvändigtvis är den som sätter upp flest nya förbud, utan den som får flest människor - boende, besökare och verksamheter, att vilja ta ansvar för platsen.

Våra huvudsakliga synpunkter rör:

- Omfattningen och tidsperioderna för beträdnadsförbuden
- Förbudet mot ankring och förtöjning i Sandhamn och Kappelhamn
- De generella hastighetsbegränsningarna och deras utformning
- Kompletterande, riktade åtgärder som alternativ till generella restriktioner

Omfattningen och tidsperioderna för beträdnadsförbuden

Länsstyrelsen föreslår att beträdnadsförbuden för säl och häckande fåglar utökas geografiskt (bland annat kring Stora och Lilla Orskär samt Svarteskär, till reservatsgränsen) och förlängs i tid (1 februari–1 september respektive 15 mars–15 juli), samt att nya områden tillkommer vid Kungshamn, Kappelhamn, Bakklappen och öns norra sida.

TBSS har förståelse för behovet av skydd under känsliga perioder, men menar att den föreslagna omfattningen inte är tillräckligt avvägd mot faktiskt behov. Ett förbud som gäller lika strikt i sex respektive fyra månader, oavsett faktisk besöksfrekvens, riskerar att bli mer ingripande än nödvändigt.

Enligt 7 kap 25 § miljöbalken får en inskränkning i enskildas rätt att nyttja ett område inte gå längre än vad som krävs för att syftet med skyddet ska tillgodoses. Det innebär att det är Länsstyrelsen som har att visa att en utökning av beträdnadsförbudet vid Stora Orskär faktiskt är nödvändig, inte tvärtom. Till detta kommer den allmänna utredningsskyldighet som följer av 23 § förvaltningslagen (2017:900), enligt vilken en myndighet ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning dess beskaffenhet kräver innan beslut fattas. En utökning av ett områdesskydd som saknar ett tillräckligt uppdaterat och lokalt underlag om de aktuella populationernas faktiska storlek och påverkan riskerar därmed att brista i såväl proportionalitet som utredning.

Länsstyrelsen Skåne har redan genomfört den översyn av sälskyddsområden som regeringen begärde i februari 2025, och redovisade resultatet den 21 oktober 2025 (dnr 511-16377-2025). I den redovisningen konstaterar Länsstyrelsen själv att bedömningen är förenad med betydande osäkerhet: nivåerna för gynnsam bevarandestatus (GYBS) är ännu inte fastställda för vare sig gråsäl eller knubbsäl, Havs- och vattenmyndigheten har inte hunnit ta fram den vägledning om bevarandestatus och sårbara fiskbestånd som Länsstyrelsen efterfrågat, och Länsstyrelsen

skriver uttryckligen att uppdraget "hade kunnat genomföras på ett bättre sätt" med mer kunskapsunderlag samt att man funnit det "svårt att bedöma konsekvenserna" för både sälpopulationer och sårbara fiskbestånd, eftersom uppgifter saknas. Till detta kommer att regeringen samtidigt gett SLU i uppdrag att utreda hur minskad eller utebliven predation från säl och skarv påverkar återhämtningen av fiskbestånd - ett uppdrag som inte ska redovisas förrän den 31 mars 2028. Den kunskap som skulle behövas för att med säkerhet bedöma sambandet mellan säl- och skarvpopulationernas storlek och det kustnära ekosystemets tillstånd finns med andra ord ännu inte på plats, varken nationellt eller lokalt vid Hallands Väderö.

Enligt observationer från TBSS medlemmar finns vid Stora Orskär redan idag en etablerad koloni av storskarv, samt en växande sälpopulation på skären. Våra medlemmar har även noterat att säl syns vid andra platser utanför det befintliga salskyddsområdet, samt längs delar av fastlandskusten. Vi vill understryka att detta är iakttagelser från våra medlemmar snarare än en vetenskaplig eller systematisk inventering, men menar att observationerna ändå pekar på att förekomsten av säl och skarv i området kan vara mer utbredd och spridd än vad den formella nuvarande skyddszonen avspeglar. Detta talar för att frågan bör utredas genom en systematisk inventering snarare än att mötas med en utökning av det befintliga skyddsområdet på nuvarande underlag.

Mot denna bakgrund menar TBSS att Länsstyrelsen, i stället för att utöka salskyddsområdet vid Stora Orskär, bör göra en riktad lokal inventering av de faktiska säl- och skarvpopulationerna vid Hallands Väderö och deras påverkan på det kustnära ekosystemet och fiskbestånden, innan ytterligare inskränkningar beslutas. En sådan ordning är mer förenlig med både proportionalitetskravet i 7 kap 25 § miljöbalken och utredningsskyldigheten i 23 § förvaltningslagen än att fatta beslut om utökat skydd på ett underlag som Länsstyrelsen själv i närtid beskrivit som ofullständigt.

TBSS föreslår:

- att salskyddsområdet vid Stora Orskär inte utökas i nuläget, mot bakgrund av att Länsstyrelsen Skåne själv i sin redovisning 2025-10-21 konstaterat att kunskapsunderlaget om bevarandestatus och påverkan på fiskbestånd är ofullständigt,
- att Länsstyrelsen i stället genomför en riktad, lokal inventering av säl- och skarvpopulationerna vid Hallands Väderö, inklusive deras faktiska påverkan på de kustnära fiskbestånden, innan ett utökat tillträdesförbud beslutas,
- att Länsstyrelsen redovisar hur beträdnads- och passageförbudens längd och omfattning förhåller sig till faktisk besöksbelastning under respektive period,
- att en mer flexibel tidsbegränsning prövas för övriga beträdnadsförbud, till exempel årlig avstämning mot faktisk förekomst av djur snarare än en fast kalenderperiod,
- att TBSS och andra lokala aktörer får bidra med information och frivillig bevakning under kritiska veckor, som ett alternativ till eller komplement till permanenta utvidgningar, vilka bör komma i fråga endast om det kan påvisas att gällande regler inte följs eller att befintliga åtgärder är otillräckliga för att uppnå skyddssyftet.

Förbudet mot ankring och förtöjning i Sandhamn och Kappelhamn

Länsstyrelsen föreslår ett samlat förbud mot att framföra, lägga upp, förtöja eller ankra i markerade områden i Sandhamnsbukten och vid Kappelhamn, med hänvisning till färjetrafik, konflikter med badande, ålgräs och tydlighet.

TBSS delar målet att skydda ålgräs och säkerställa framkomlighet för färjetrafiken, men menar att förslaget inte är proportionerligt. Vi vill här också lyfta att ankring enligt etablerad kunskap på

området inte är den huvudsakliga orsaken till att ålgräsängar minskar. Såväl Havs- och vattenmyndigheten som forskning på området pekar konsekvent ut övergödning och överfiske som de största hoten mot ålgräs i svenska vatten, medan ankring och annan fysisk påverkan från fritidsbåtar visserligen är ett reellt men sekundärt hot. Mot den bakgrunden menar TBSS att ett generellt ankringsförbud över hela bukten riskerar att bli en oproportionerlig åtgärd mot en jämförelsevis mindre del av det samlade hotet mot ålgräset, om inte insatser samtidigt riktas mot övergödningen, som är den större och mer väldokumenterade orsaken till att ålgräsängar försvinner.

Vi menar vidare att det råder viss osäkerhet i praxis av nuvarande ankringsförbud. I Sandhamnsbukten råder i dag ett generellt ankringsförbud enligt Länsstyrelsens nuvarande karta över naturreservatet. På Hydrographicas sjökort över ön anges dock i text att ankring med tamp i land är tillåten i Sandhamn, samt att det på samma sjökort med symboler visas att det är tillåtet med ankring vid två specifika platser, Stora och Lilla Oahallen. Vidare är Sandhamn känt som nödhamn för seglare för vindar från sydväst och väst och bör fortsättningsvis behöva användas tidvis för just detta syfte, då alternativa ankringsplatser vid dessa mycket vanliga vindförhållanden saknas i närområdet.

Det som enligt TBSS bör säkerställas i Sandhamn är i första hand att Väderötrafiken, Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet har en tydligt reserverad sektor för att obehindrat kunna nå bryggan. Denna sektor skulle kunna utformas som ett område där det är förbjudet för övrig trafik att framföra båt, men den bör i så fall avgränsas till vad som krävs närmast bryggan. Sektorn får inte sträcka sig så långt ut från bryggan att den försvårar för annan trafik att passera förbi Sandhamn. Ett sådant bredare förbud skulle gå utöver vad som krävs för att säkerställa framkomligheten till bryggan och därmed inte vara proportionerligt.

Utöver detta menar TBSS att det kvarvarande ankringsförbudet bör göras proportionerligt och avgränsas till de delar av bukten där ålgräs faktiskt växer och behöver skyddas, i stället för att omfatta hela viken. Ett förbud som sträcker sig längre än till där skyddsbehovet faktiskt finns uppfyller inte kravet i 7 kap 25 § miljöbalken på att inskränkningen ska stå i proportion till syftet.

I Kappelhamn känner vi inte till några faktiska konflikter mellan badande och båtar. Även de få dagar om året då besöksstrycket är som högst finns redan i dag tillräckligt med utrymme för både ankring och bad, utan att någon trängsel uppstår. Skälet om att minska konflikter genom zonerings saknar därmed grund i Kappelhamn.

TBSS föreslår:

- att en sektor närmast bryggan i Sandhamn reserveras för Väderötrafiken, Kustbevakningen och sjöräddningen (eller andra myndighetsnära aktörer), där annan trafik inte får framföra båt, men att sektorn begränsas till vad som krävs för att säkerställa fri väg till bryggan och inte hindrar övrig trafik från att passera förbi (eller in i Sandhamn),
- att gränserna för det kvarvarande ankringsförbudet i Sandhamn dras utifrån aktuell kartläggning av ålgräsets faktiska utbredning, så att förbudet inte omfattar mer av viken än vad skyddet av ålgräs kräver,
- att Länsstyrelsen redovisar hur ankringsförbudet förhåller sig till andra, mer väldokumenterade åtgärder mot övergödning i samma vattenområden,
- att det föreslagna ankringsförbudet vid Kappelhamn slopas, eftersom skälet om konflikt med badande saknar grund där.

De generella hastighetsbegränsningarna och deras utformning

Länsstyrelsen föreslår utökad 7-knopsgräns längs öns östra och södra sida samt en generell 15-knopsgräns i övriga havsområdet, för samtliga farkosttyper, i syfte att minska buller och störning av djurliv.

TBSS delar målsättningen men anser att förslaget är svårt att efterleva och kontrollera, och därför inte proportionerligt. Gränsen för 15-knopsområdet anges enbart genom koordinatsatta punkter på en karta, utan koppling till fysiska landmärken. En majoritet av båtarna i Torekops hamn saknar elektroniska navigationshjälpmedel och navigerar med sikt och papperskarta. För dessa blir det i praktiken omöjligt att veta var gränsen går, vilket också gör den svår att övervaka och beivra.

Länsstyrelsen anger i underlaget att sjömärken ska sättas upp som komplement till kartinformation. TBSS vill här lyfta en erfarenhet från införandet av det nu gällande naturreservatet, som beslutades den 18 december 1998, då liknande fysiska sjömärken sattes upp men vittrade sönder och försvann inom loppet av några få säsonger, vilket bör framgå av Länsstyrelsens eget arkiv. Denna erfarenhet visar att man inte kan förlita sig på underhållskrävande, konstgjorda markeringar för att göra en gräns tydlig över tid. Gränser bör i stället knytas till permanenta, naturliga landmärken, till exempel öar och skär, som inte kräver löpande underhåll för att förbli tydliga.

Det bör understrykas att detta resonemang inte handlar om en önskan att köra fort inom de yttre delarna av naturreservatet eller om ett generellt ifrågasättande av behovet av hastighetsbegränsningar. En majoritet av de (fritids-)motorbåtar som används av våra medlemmar runt Hallands Väderö har en maxfart på ca 20–30 knop och är av planande skrovtyp. Sådana skrov är konstruerade för att, vid en viss fart, lyfta ur vattnet och glida på vattenytan (planing), vilket ger ett väsentligt lägre vattenmotstånd än vid låg fart. Vid en hastighet om 15 knop hamnar många av dessa båtar i ett mellanläge där skrovet varken ligger i deplacerande läge eller har nått planing. Ett läge som typiskt ger mer svall, mer buller och högre bränsleförbrukning än när en högre fart med planing uppnås. Effekten kan alltså bli den motsatta mot syftet med föreskriften: en hastighetsgräns satt för att minska buller och störning riskerar i praktiken att öka både buller och svall för denna vanligt förekommande båttyp runt ön.

TBSS föreslår:

- att 15-knopsgränsen antingen slopas helt, eller
- att den, om den ändå införs, dras mellan tydliga, naturliga landmärken snarare än koordinatpunkter,
- och att då Länsstyrelsen redovisar konsekvenserna för buller, svall och bränsleförbrukning för planande båtar som inte når planing vid 15 knop.

Kompletterande, riktade åtgärder som alternativ till generella restriktioner

Länsstyrelsen konstaterar genomgående att enda alternativet till nya föreskrifter är frivillig information, vilket bedöms otillräckligt. TBSS menar att denna alternativa analys är för begränsad. Mellan "inga regler" och "generella förbud" finns ett spann av riktade åtgärder, inklusive positiva incitament, som inte prövats.

På många håll har naturvården stärkts just genom att boende, besökare och lokala verksamheter blivit delaktiga i bevarandet, i stället för att främst mötas av nya begränsningar. TBSS ser gärna att Länsstyrelsen och TBSS tillsammans utvecklar en sådan väg framåt för Hallands Väderö.

TBSS vill särskilt lyfta fram följande:

- Gemensamt informationsblad – TBSS föreslår att Länsstyrelsen tillsammans med lokala aktörer som TBSS tar fram ett kortfattat informationsblad (en sida, i pappers- och digital form) med de viktigaste reglerna för besökare och båtburna, som kan spridas i hamnar, ombord på Väderötrafikens båtar och på ön.
- Lokal förankring – TBSS erbjuder sig att bidra till att informera besökare om gällande regler, särskilt under högsäsong. TBSS ser gärna att lokala insatser även involverar barn och ungdomar, till exempel genom vår nära samarbetspartner Torekov Båt och Segelklubb (TBSK) som driver ungdomsverksamhet i Torekovs hamn och runt ön, för att skapa ett tidigt lärande kring hur naturvärdena vid Hallands Väderö kan skyddas långsiktigt.
- Bättre fysisk utmärkning där så är lämpligt (samt praktiskt möjligt och tåligt över tid), som komplement till (inte ersättning för) tydliga naturliga gränser.
- Riktad tillsyn under högsäsong, som ger större skyddseffekt per resurs än generella förbud året runt.
- Positiva incitament för tystare och renare båtliv, t.ex. genom information, rådgivning eller lokala initiativ som uppmuntrar en omställning till mindre störande båtar och beteenden, som ett komplement eller alternativ till förbud.

TBSS föreslår att Länsstyrelsen, innan permanenta förbud beslutas, prövar och redovisar en konsekvensanalys av dessa alternativ, och att TBSS och andra lokala aktörer bjuds in att bidra praktiskt med information och tillsyn i arbetet med en långsiktig, framåtriktad samexistens mellan naturen och människorna på Hallands Väderö.

Torekov, 26 augusti 2026

Styrelsen i TBSS