



2018-01-18

Till: Kommunstyrelsens ledamöter

## Yttrande över stadsledningskontorets tjänsteutlåtande 2017-11-28 om utredning av parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag

Stadsledningskontoret har upprättat ett tjänsteutlåtande daterat 2017-11-28 ”Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag”. Södra skärgården i samverkan, SSIS, har sedan start följt arbetet med TPULS, Trafik- och parkeringsutredning för Långedrag och Saltholmen, och har följande synpunkter och kommentarer till stadsledningskontorets utlåtande.

### Sammanfattning

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande bör återremitteras med hänvisning till att det i väsentliga delar står i strid med kommunfullmäktiges uppdrag.

En förnyad utredning bör genomföras i linje med förslagen i detta yttrande och den gemensamma plattformen mellan SSIS och Älvsborgs Egnahemsförening, ÄEF, [www.livskraftigskärgård.se](http://www.livskraftigskärgård.se). Företrädare för SSIS och ÄEF bör tillsammans med företrädare för Saltholmens Båtagareförening inbjudas att medverka i en sådan utredning. Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt så att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige kan fatta beslut före sommaruppehållet 2018.

De områden som är möjliga för parkering på Saltholmen/Långedrag, ca 1920 platser, bör disponeras utifrån behovet av närhet till skärgårdsbåtarnas bryggor i följande prioriteringsordning.

1. Boende och verksamma i södra skärgården
2. Besökande till skärgården och Saltholmen
3. Båtuppläggningsplatser

En omDispositionering av ytorna bör genomföras snarast möjligt. Idag är endast 45 % av dessa ytor särskilt avsatta för boende och verksamma i södra skärgården. Även om hela skärgårdens registrerade bilinnehav skulle erbjudas parkering inom området så återstår ändå 800-900 platser för övriga parkeringsbehov.

En framtida ombyggnad av skärgårdsterminalen och spårvagnsslingan bör planeras så att områdets totala ytor för parkering inte minskar. Kommunstyrelsen bör erbjuda GREFAB fullgoda ersättningsytor i närområdet, Långedrag/Hinsholmen, för båtuppläggningsplatser och de bryggor som kan komma att beröras av dessa ombyggnader.

Göteborgs Stad bör, med Saltholmen som huvudterminal för skärgårdstrafiken, snarast ta fram förslag till kompletterande anslutningsplatser utmed Göta älv utöver Stenpiren och Lindholmen. Detta i syfte att långsiktigt avlasta trycket på Saltholmen/Långedrag.

## Samsyn mellan SSIS och ÄEF

SSIS och ÄEF har i en gemensam plattform den 26 januari 2017 kommit överens om principer för utformningen av Södra skärgårdens framtida trafikförsörjning. Av plattformen framgår bl a följande:

**"På kort sikt** kan behoven av skärgårdens efterfrågan på parkering redan idag lösas på Saltholmen/Långedrag. Ytorna finns. Det handlar om att prioritera skärgårdens behov framför besöksparkering och GREFAB-platser. Någon utökning av antalet parkeringsplatser vid Saltholmen behövs inte, förutsatt att Göteborgs Stad genom omfördelning och rationalisering av kösystemet prioriterar skärgårdens behov på de ytor som redan finns."

**"På sikt** är det uppenbart att det krävs fler kompletterande terminaler med tillhörande parkeringsanläggningar för skärgårdstrafiken på fastlandssidan för att minska trycket på Saltholmen och för att möjliggöra den starkt ökande turismen och besökstrafiken till södra skärgården."

"Vi efterlyser ett helhetsperspektiv från Göteborgs Stad vad gäller skärgårdstrafikens framtida utveckling och vi ser möjligheterna för staden att vända detta till en positiv utveckling."

"Vi medverkar gärna gemensamt och konstruktivt i ett fortsatt arbete för en positiv utveckling av såväl skärgårdstrafiken, Saltholmenområdet som södra skärgården till gagn för hela Göteborg!"

SSIS har vid flera tillfällen erbjudit sig att medverka i arbetet med TPULS, men det har tyvärr avböjts från stadens sida. Om inte hade de synpunkter som framförs i detta yttrande kunnat tillföras utredningen under arbetets gång.

## Yttrandets disposition

Våra kommentarer och synpunkter nedan följer tjänsteutlåtandets rubriker. I vissa avsnitt återger vi inte stadsledningskontorets texter fullt ut, varför förståelsen av våra synpunkter i dessa avsnitt underlättas om man samtidigt har tillgång till stadsledningskontoret tjänsteutlåtande.

### ***Stadsledningskontorets förslag till beslut***

Stadsledningskontorets förslag bör avvisas med hänvisning till att det i allt väsentligt står i strid med kommunfullmäktiges uppdragsdirektiv. Dels direktivet "att återkomma till kommunfullmäktige med förslag om hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag", och dels direktivet "att staden fortsatt ska erbjuda boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag". Om detta återkommer vi nedan.

Stadsledningskontorets förslag om renodling av parkeringsområden tillstyrks som princip, men vi konstaterar samtidigt att stadsledningskontorets förslag om att renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande, sedan sommaren 2017 i princip redan är fullgjort på Saltholmen. Kvarstår vid Yttre Saltholmen ett antal besöksparkeringar för rörelsehindrade, vilka vi föreslår flyttas till Saltholmsgatan mellan vändslingan för

bussarna och transformatorstationen. Avståndet till båtarna förändras inte nämnvärt. Därmed skulle renodlingen av parkeringsområdena på Saltholmen vara fullgjord, vilket skapar förutsättningar för införande av in- och utfartsbommar vid samtliga parkeringsområden i syfte att förhindra olovlig parkering på områdena med boendekrav i södra skärgården.

I Långedrag däremot, där betalande tillståndsinnehavare under sommarhalvåret ofta har svårt att få parkeringsplats på grund av mängden besökande, behöver ett eller flera delområden avgränsas för nyttjare med områdestillstånd.

Frågan om besöksplatser på Saltholmen bör avgöras först sedan avvägning skett mot behovet av uppläggning av fritidsbåtar i skärgårdsterminalens närhet. Det kan mycket väl finnas besöksparkering kvar på Saltholmen om acceptabla alternativ för båtuppläggning erbjuds i närområdet, t ex i Långedrag och/eller vid Hinsholmskilen. Stadsledningskontorets förslag om ett borttagande av samtliga besöksplatser på Saltholmen är därför förhastat. Att det finns möjligheter till viss terminalnära besöksparkering är viktigt för skärgården och dess boende, precis som för andra bostadsområden.

Stadsledningskontorets förslag om att ”omvandla förhyrda platser till tillståndsplatser”, står i direkt strid mot kommunfullmäktiges uppdrag till kommunstyrelsen ”att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjligheten att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag”. Det är anmärkningsvärt att kontoret så uppenbart obstruerar mot sin uppdragsgivare, dessutom utan att åberopa sakligt grundade skäl för sitt ställningstagande.

Vi motsätter oss också förslaget om att utreda möjligheterna att öka prisdifferentieringen mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter. Med undantag för ett fåtal platser (9 st) i den gamla spårvagnshallen på Saltholmen är samtliga platser i området markparkeringar utan inbördes avgörande kvalitativa skillnader. Och lägesrelaterad prisdifferentiering finns sedan länge mellan Saltholmen respektive Långedrag.

Förslaget att ”utreda möjligheterna att införa styr- och ställcyklar vid Hinsholmen, Långedrag och Saltholmens terminal” välkomnas, men det bör också kompletteras med ytterligare åtgärder för att underlätta för alla de skärgårdsbor som cyklar till och från arbete, studier m m.

Stadsledningskontorets förslag om att fullmäktiges uppdrag ska förklaras fullgjort kan enligt vår mening inte tillstyrkas med hänvisning till att kontorets utredning inte genomförts i enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag men även i övrigt uppvisar allvarliga fel och brister. Ärendet bör återremitteras alternativt ersättas med beslut i enlighet med vad som framförs i detta yttrande.

***Stadsledningskontorets perspektiv- och konsekvensbeskrivningar*** (ekonomiska konsekvenser, barn-, jämställdhets- och mångfaldsperspektiven, miljöperspektivet samt omvärldsperspektivet)

Avsikten med att i ett underlag för beslutsfattande beskriva troliga konsekvenser, måste rimligen vara att i första hand beskriva de konsekvenser som kan väntas vid ett godkännande av de beslut som faktiskt föreslås och inte av något som inte föreslås.

Vi konstaterar att stadsledningskontoret valt att beskriva perspektiv och konsekvenser med utgångspunkt från ett slags ”värstaalternativ”, som ingen egentligen tycks vilja föreslå, med ett flertal parkeringsanläggningar och ”avsevärt fler parkeringsplatser”.

Däremot tar stadsledningskontoret inte upp de konsekvenser som kan väntas vid ett godkännande av det förslag kontoret själv lägger fram. Ett förslag som innebär att en kommande terminalombyggnad, som enligt kontoret är nödvändig och för med sig ett bortfall av 300 parkeringsplatser, samt att de nuvarande förhyrda (fasta) parkeringsplatserna tas bort och ersätts med tillståndsplatser.

Stadsledningskontorets förslag till beslut skulle innebära att de nuvarande parkeringsproblemen inte bara består, utan dessutom kraftigt förvärras. En sådan neddragning av antalet parkeringsplatser på Saltholmen och försämringar av parkeringsvillkoren skulle vara förödande såväl för väldigt många av södra skärgårdens boende och verksamma som för skärgårdens utveckling. Alltså raka motsatsen till kommunfullmäktiges avsikt med sitt beslut och uppdrag till kommunstyrelsen.

Vi utgår från att stadens beslutsfattare förväntar sig att stadsledningskontorets perspektiv- och konsekvensbeskrivningar avser de beslut som man faktiskt föreslås ta ställning till. Som komplement till det skulle kontoret möjligen kunna beskriva även andra tänkbara beslutsalternativ, utöver det man själv föreslår.

Lika kritiska är vi mot stadsledningskontorets beskrivning av ”omvärldsperspektivet”. Att beskriva ett omvärldsperspektiv innebär i grunden att man i den aktuella frågan ska ge beslutsfattarna en slags referensram, i syfte att bidra till ökad förståelse av hur förhållandena i det aktuella ärendet ska ses och förstås i relation till andra jämförbara förhållanden, lokalt, regionalt, nationellt eller internationellt.

I det här fallet hade man som minimum kunnat förvänta sig en mer specifik beskrivning av förhållandena jämfört med hur det ser ut för andra liknande områden i Göteborg. Hur ser t ex bilinnehav, bilanvändning och andelen kollektivtrafikresenärer och cyklister ut för andra perifert belägna småhusområden jämfört med södra skärgården? Stadsledningskontoret undviker att redovisa de mest självklara uppgifterna i dessa frågor.

Vi är vidare tveksamma till förslaget att södra skärgården skall utses som ”testarena” för mobilitetstjänster. I södra skärgården har det, sedan decennier tillbaka, av nödvändighet skett en lokal utveckling av mobilitetstjänster. Lokala bilpooler mellan familjer och bekanta inte är ovanliga i södra skärgården. Det är också en bidragande orsak till att södra skärgården har stadens i särklass lägsta bilinnehav jämfört med alla andra småhusområden, men även jämfört med alla mer centralt belägna stadsdelområden med betydligt bättre tillgång till kollektivtrafik.

Vi vill därför föreslå att sådana lokala initiativ skall stödjas t ex genom att dessa lokala bilpooler, som ju håller ner bilinnehavet och därmed parkeringsbehovet, får samma möjlighet som de kommersiella bilpoolerna att få en fast parkeringsplats i ett gynnsamt läge.

**Ärendet** - Inga synpunkter.

## Bakgrund

Här kunde stadsledningskontoret ha valt att lämna en mer fullständig bakgrund i frågan. Bland annat att skärgårdsterminalens läge och därmed parkeringsfrågan varit föremål för diskussion allt sedan skärgårdstrafiken etablerades vid Saltholmen i mitten på 1960-talet och i synnerhet sedan f d Styrso kommun införlivades med Göteborgs kommun 1974.

Redan i samband arbetet med arbetet med en generalplan för södra skärgården på 1970-talet förutsattes ”att ingen biltrafik kommer att tillåtas inom södra skärgården varför dimensionering skall ske så att bl a tillräckliga parkeringsytor kan erhållas i anslutning till terminalen” (källa: stadsbyggnadskontoret, rapport, sep 1986).

1991 beslöt kommunfullmäktige att Saltholmen permanent skall utgöra terminalläge för skärgårdstrafiken. Samtidigt gavs byggnadsnämnden i uppdrag att detaljplanera Saltholmen med utgångspunkt från detta, d v s att prioritera de behov som hör samman med terminalen, så som parkering. Det uppdraget har inte fullgjorts trots att fullmäktigebeslutet från 1991 aldrig har upphävts eller ändrats. Detta har sedan länge påvisats av företrädare för SSIS för stadsledningskontoret.

Vi konstaterar därmed att stadsledningskontorets påstående att Göteborgs Stad tidigare inte kommit till något definitivt avgörande vad gäller skärgårdsterminalens lokalisering, är inte bara är inkorrekt, utan även avsiktligt missvisande.

Hur marken på Saltholmen/Långedrag används är av central betydelse för södra skärgårdens utveckling, en inställning som ju också låg till grund för kommunfullmäktiges uppdrag. Skärgårdens befolkningstillväxt har gått från att ha varit mycket god fram till år 2000, för att därefter nästan helt ha avstannat. Den kraftiga inbromsningen sammanfaller med den tid då kötiden för att få tillgång till parkering började växa till närmast absurda nivåer i slutet av 1990-talet. Kötiden idag för att få en fast förhyrd parkeringsplats på Saltholmen överstiger idag 25 år! Även kötiden för ett områdestillstånd på Saltholmen är flera år lång, många har väntat i 6 år för ett sådant tillstånd.

Dessa svårigheter har givit tydliga avtryck i skärgårdens kraftigt förändrade befolkningssammansättning. I takt med allt mer uppenbara svårigheter vad gäller skärgårdsbornas parkerings- och därmed pendlingsmöjligheter, så har intresset avtagit från unga människor i familjebildande åldrar att välja södra skärgården för sitt boende. Detta trots skärgårdens fantastiska uppväxtmiljöer för barn och relativt sett begränsade fastighetspriser. Under de senaste decennierna har endast de äldre, över 65 år, ökat sin andel av befolkningen. Den har stigit med ca 50 %, samtidigt som andelen barn och unga under 20 år och deras föräldrar har minskat sin andel av befolkningen i skärgården med ca 20 %!

Södra skärgårdens utveckling under de senaste decennierna kan varken beskrivas som hållbar eller livskraftig, snarare tvärtom. Skärgården har försatts i en negativ utvecklingsspiral som skapar stora svårigheter både för kommunens egna verksamheter som skola och omsorg, och för privata verksamheter såsom dagligvaruhandel och annan service.

Det är mot den bakgrunden minst sagt frustrerande att ta del av stadsledningskontorets beskrivning:

”Utvecklingen av södra skärgården *riskerar att hämmas* (vår kursivering) om inte skärgårdens mobilitets- och parkeringsbehov tillgodoses. Planeringen för nya bostäder i södra skärgården försvåras idag av osäkerheter i hur och i vilken omfattning parkering kan tillgodoses.”

Det är verkligen inte fråga om att skärgårdens utveckling *riskerar* att hämmas. Den *har*, som vi visat ovan, hämmats sedan ett par decennier tillbaka av att staden inte har tillgodosett skärgårdens mobilitets- och parkeringsbehov p g a egen oförmåga/bristande vilja att lösa parkeringsfrågan. Det är häpnadsväckande att stadsledningskontoret detta uttalande till trots, nu föreslår ytterligare försämringar av ”skärgårdens mobilitets- och parkeringsvillkor”.

Stadsledningskontorets förslag om nedskärningar av antalet parkeringsplatser kombinerat med villkorsförsämringar, kommer dessutom att ytterligare förvärra osäkerheterna kring planeringen av nya bostäder i södra skärgården.

### Utredningen i korthet

Stadsledningskontorets felaktiga påstående (se föregående avsnitt) om att Göteborgs Stad tidigare inte kommit till något definitivt avgörande vad gäller skärgårdsterminalens lokalisering blir en utgångspunkt även för detta avsnitt. Kommunfullmäktiges beslut 2016 om Saltholmen som terminalläge, var inte ett nytt beslut i sakfrågan, utan snarare en konfirmering av ett sedan 1991 gällande beslut. Dessutom finns det i sig inget i fullmäktiges beslut som ställer krav på ombyggnad av varken skärgårdsterminalen eller spårvagnsslingan. Det finns säkert goda skäl för sådana åtgärder, men det är i så fall en bedömning som gjorts av Västtrafik, inte av kommunfullmäktige.

Även slutsatsen att fler parkeringsplatser kräver ett eller flera parkeringshus/garage är både felaktig och vilseledande. Stadsledningskontoret har utan stöd av fullmäktiges utredningsdirektiv valt att inte öppet redovisa den parkeringspotential om ca 350 platser som GREFAB idag förfogar över, varav ca 300 st används för båtuppläggnings. Om man hade gjort det hade inte den märkliga slutsatsen kunnat dras, om att de parkeringsplatser som tas i anspråk vid en terminalombyggnad bara kan kompenseras genom dyra parkeringshus/garage.

Vi konstaterar att stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, liksom den bakomliggande utredningen, präglas av brister och fel vad gäller redovisning och beskrivning av faktiska förhållanden, av stor betydelse och relevans för uppdragets fullgörande.

Stadsledningskontoret har valt att betrakta sitt uppdrag som ett renodlat markanvändningsprojekt avgränsat till Saltholmen-Långedragområdet. Bristerna på beskrivningar och analys av platsens inverkan på och betydelse för omgivningen och de människor som är beroende av den, är påtaglig.

Göteborgs Stad har i sina utredningar TPUSS och TPULS valt att fokusera på svårigheterna i stället för möjligheterna att lösa parkeringsfrågan på Saltholmen/Långedrag. Likaså har man ofta hänvisat till att intressena mellan framför allt de boende i Saltholmen-/Långedragområdet å ena sidan och skärgårdsbefolkningen å den andra, är så motstridiga att parkeringsfrågan är näst intill omöjlig att lösa. SSIS och ÄEF har genom respektfull dialog organisationerna emellan visat att det inte är så svårt, varken att nå samsyn eller enas om konstruktiva och kloka lösningar ur ett samhällsperspektiv. Det är anmärkningsvärt att stadens förvaltningsorganisation, trots stolta uttalanden och riktlinjer, visar sig handfallna i praktisk verklighet.

### ***Nytt terminalområde***

Det är inte rimligt att de kostnader som uppstår i och med en ombyggnad av färjeterminalområdet, inklusive ombyggnad av spårväg och bussvägar på något sätt ska drabba parkeringsområdena, även om de, för att ge plats för olika ombyggnadsbehov, behöver flyttas eller göras om. Skärgårdens boendeparkering kan inte i något fall behöva bidra till en upprustning och förbättring av stadens övriga infrastruktur. Att på det sättet tvinga de boende i skärgården att bekosta stadens infrastruktursatsningar är direkt ohederligt.

### ***Utökad parkering***

Stadsledningskontoret har i sin utredning valt att inte redovisa Grefabs ytor på Saltholmen. På direkt fråga om varför, svarade projektets uppdragsledare att det har bestämts av ”tjänstepersoner på hög nivå inom stadsledningskontoret”. Inga skäl i sak redovisades och det finns för denna inställning inget stöd i kommunfullmäktiges beslut om uppdrag till kommunstyrelsen.

GREFAB har ca 350 parkeringsplatser på Saltholmen och Aspholmen, av vilka ca 300 används för båtuppläggning vintertid. Så påståendena enligt stadsledningskontoret att de 300 parkeringsplatser som försvinner vid en kommande terminalombyggnad endast kan ersättas genom parkeringsanläggningar på mark och i berg, är helt enkelt felaktiga. Kontoret borde i stället ha redovisat de verkliga förhållandena och att ett bortfall av befintliga platser vid en terminalombyggnad kan ersättas på olika sätt, t ex genom ianspråktagande av befintliga båtuppläggningsområden på Yttre Saltholmen och Aspholmen. Även ett generöst och för småbåtsägarna acceptabelt erbjudande om alternativ plats för båtuppläggning t ex i Långedragområdet, hade bara landat på en bråkdel av de investeringskostnader som stadsledningskontoret redovisar för en enligt kontoret oundgänglig lösning via bergrumsgarage på Saltholmen.

Om stadsledningskontoret hade valt att redovisa de faktiska förhållandena vad gäller Saltholmen-/Långedragområdets parkeringsmöjligheter, så hade kontoret också givit sina politiska uppdragsgivare möjlighet att själva avväga de olika intressena (parkering för boende/verksamma i skärgården, besöksparkering och uppläggningsområde för småbåtar) mot varandra. Och därvid ställa sig frågan; vilket/vilka av dessa intressen har störst behov av närhet till skärgårdsterminalens läge på Saltholmen?

Den frågan är enkel att besvara utifrån ett logiskt resonemang.

- Skärgårdens boende och verksamma har, precis som boende och verksamma i alla andra områden, behov av att dagligdags kunna resa till/från arbete, utbildning, inköp, kultur, fritidsintressen, kontakter med släkt och vänner, deltagande i samhällsfrågor etc, etc.

- Besökande, inklusive delårsboende i skärgården, har också behov av närhet till skärgårdsterminalen, men inte lika frekvent. Det är därför rimligt att de kan "tåla" lite längre avstånd mellan parkeringsplats och skärgårdsterminalen.
- Småbåtarna har över huvud taget inget behov av närhet till skärgårdsterminalen. Om Göteborgs Stad kan erbjuda ett fullgott och kanske t o m bättre alternativ för båtuppläggning, torde fritidsbåtägarna inte ha några invändningar mot det. Småbåtsägarna bör under sommarsäsongen klassificeras som besökande med samma möjligheter till parkering som andra besökande till södra skärgården och Saltholmen.

Av detta följer att vi också motsätter oss stadsledningskontorets förslag att flytta bort all besöksparkering från Saltholmen. En avvägning av behovet av parkeringsytor i skärgårdsterminalens närhet mellan besökande och upplagda fritidsbåtar, talar för att de besökandes behov måste anses väga tyngre.

Vi kan konstatera att de utredningar som ligger till grund för stadsledningskontorets förslag till beslut inte utgår från behovet att lösa parkeringsfrågan utan låter Västtrafiks konsulter förslaget för ombyggnaden av färjeterminalen helt styra utformningen av området. Det leder till stora och onödiga behov av parkeringsanläggningar som, med en annan inriktning i planarbetet, skulle kunna lösas på bättre, enklare och mer kostnadseffektivt sätt.

Vi kan också konstatera att genom att inte redovisa områdets egentliga potential så har diskussionen om behovet av parkeringsplatser snedvridits avsevärt.

- På Saltholmen och Långedrag finns totalt ca **1 920 parkeringsplatser**. Endast **45 %**, ca 865 st, av dessa platser är idag avsatta för skärgårdens boende och sysselsatta. Det övervägande antal platser upplåts således för fritidsintressen (båtlivet), besökande och boende i Långedragområdet.
- Bilinnehavet för södra skärgårdens boende och enmansföretag är **1 050 fordon** totalt, varav uppskattningsvis ett 100-tal nyttjas ute på öarna. Det innebär att även om samtliga boende och sysselsatta skulle erbjudas parkeringsplats, så skulle, vid ett bibehållande av nuvarande balans mellan fasta platser och tillståndsplatser, ändå **800 - 900 platser** finnas kvar för övriga ändamål (fritidsintressen, besökande och boende i Långedragområdet).

Vi konstaterar mot denna bakgrund:

- Antalet parkeringsplatser räcker uppenbarligen till för att lösa situationen under överskådlig tid.
- Inga nya parkeringsanläggningar behövs varken på mark eller i berg.
- Trafiksituationen på Saltholmsgatan försämras inte på grund av ett smartare utnyttjande av de parkeringsplatser som redan finns.
- Göteborgs Stad behärskar de aktuella markområdena som är möjliga för parkering.



Det är anmärkningsvärt att stadsledningskontoret ännu inte insett att hela frågan om trafik och parkering vid Saltholmen/Långedrag kan lösas på ett acceptabelt för alla berörda parter, enkelt, snabbt och utan stora kostnader för Göteborgs Stad.

Vad gäller behovet av att bygga om färjeterminalen så kan det endast ske efter framtagande av en ny detaljplan. Detta ska dock inte behövas för att lösa parkeringssituationen.

### ***Detaljplan***

Vi vill understryka att det detaljplanearbete som blir nödvändigt för utveckling av färjeterminalen och andra delar av infrastrukturen behöver genomföras på ett öppet sätt gentemot SSIS och ÄEF och med en reell vilja att planera tillsammans för gemensamma mål. Både SSIS och ÄEF driver frågor av gemensamt intresse för de boende och verksamma som närmast berörs av detaljplanearbetet.

### ***Åtgärder som inte kräver detaljplan***

Punkterna 1 - 4 och 8: se våra kommentarer ovan under ”Stadsledningskontorets förslag till beslut”.

Punkt 7: se vår kommentar ovan under ”Stadsledningskontorets konsekvensbeskrivningar”.

Punkt 5: Vi utgår från att stadsledningskontoret med ”optimering av befintliga ytor för parkering” avser en omvandling från fasta platser till tillståndsplatser.

Vi motsätter oss det (kommenteras även ovan). Den ”överförsäljning” som Parkeringsbolaget sedan länge tillämpat vid tillståndsparkeringarna, med 155 sålda tillstånd per 100 fysiska platser, är helt oacceptabel och har undergrävt skärgårdsbornas förtroende för tillståndssystemet som sådant. Om tillståndsinnehavarens parkeringsområde är fullt vid hemresa för dem som bor i skärgården blir *konsekvenserna* så mycket värre än vad som gäller i staden för övrigt. Många skärgårdsbor tvingas ordna övernattningslösningar hos vänner eller ta in på hotell för att man missat sista båten på en överbeläggning. Att inte vara säker på att kunna komma hem till familj och barn, är förödande för skärgårdens möjligheter att attrahera unga människor att söka bosättning i skärgården.

Vi kräver att en övre gräns om max 120 - 125 försålda tillstånd per 100 fysiska parkeringsplatser fastställs för samtliga de tillståndsområden på Saltholmen/Långedrag som upplåts med boendekrav i skärgården. Detta med hänsyn till de särskilda konsekvenserna som specifikt drabbar skärgårdsboende. De har till skillnad från alla andra i staden i praktiken inga alternativa möjligheter att nå sin bostad inom rimlig tid när området för parkeringstillståndet på kvällstid är fullbelagt.

Ett antal nya besöksplatser för besökande rörelsehindrade bör tillskapas längst ut på Saltholmsgatans sydvästra sida mellan bussarnas vändslinga och transformatorstationen i höjd med den gamla spårvagnshallen. Då kan den besöksparkering för rörelsehindrade som idag finns på parkeringsområdet Yttre Saltholmen överflyttas dit, så att även Yttre Saltholmen kan renodlas för platser med boendekrav. Därigenom kan in- och utfartsbommar monteras vid samtliga Saltholmens parkeringsområden med boendekrav.

*Vi kräver med utgångspunkt från detta:*

- Att In- och utfartsbommar skall monteras inför kommande sommarsäsong vid samtliga parkeringsområden på Saltholmen och i Långedrag som renodlat är till för platser med boendekrav i södra skärgården. Detta i syfte att förhindra olovlig parkering inom dessa områden, vilket idag är ett stort problem, speciellt under sommartid, för alla de som "blir av" med sina redan betalda platser.

Punkt 6: Kommunstyrelsen, inte Parkeringsbolaget, bör tilldelas ansvaret för att med GREFAB, ingå överenskommelse om överföring av båtuppläggning från Yttre Saltholmen och eventuellt Aspholmen, till annan plats i närområdet, Långedrag och eller Hinsholmen.

Stadsledningskontorets förslag om samnyttjande av ytor strider mot kontorets egna förslag om renodling av parkeringsytorna, vilket vi tillstyrker, och bör därför avvisas. Samnyttjande mellan tillståndsinnehavare och besökande fungerar inte. Vi har dock inga invändningar mot ett samnyttjande på de ytor som avsätts för besöksparkering mellan GREFABs kunder och andra besökande till södra skärgården eller Saltholmen/Långedrag.

Punkt 9: Tillstyrks, men bör preciseras hur.

Härutöver tillstyrker vi stadsledningskontorets förslag enligt punkt 3 i den avslutande åtgärdslistan: Inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angoringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen.

Det är samtidigt viktigt att fortsätta och intensivifiera diskussionerna om att skapa en färjetrafik mellan staden och södra skärgården med fler angoringspunkter på fastlandet för att minska trycket på Saltholmen, skapa möjligheter att införa boendeparkering för södra skärgårdens befolkning på alternativa platser och naturligtvis öka användningen av vattnet som transportled och minska trafiken på land.

Vi vill föra fram ytterligare ett förslag att utreda vidare:

- Att göra om en del av småbåtarnas bryggplatser till en båtplatspool för skärgårdens småbåtar så de som har fasta platser för sina båtar får enklare och billigare tilläggsalternativ och så antalet småbåtsplatser minskar och underlättar för en utbyggnad av färjeterminalen.

För våra kommentarer och synpunkter till det som tas upp av stadsledningskontoret i tjänsteutlåtandets resterande avsnitt, uppdrags- och åtgärds punkter, hänvisas till vad som redan tagits upp ovan i detta yttrande.

För SSIS – Södra skärgården i samverkan

Gustaf Asplund  
Sammanställande

Jan Kaaling  
Sammanställande