



## PROMEMORIA

2018-03-09

### Parkering på Saltholmen/Långedrag – bakgrund, principer och konkreta förslag

I denna PM redovisar SSIS den bakgrund, de synpunkter och förslag som vi på olika sätt har fört fram till de av kommunens politiska partier som har visat intresse för frågan. SSIS har tillsammans med företrädare för Älvsborgs Egnahemsförening tagit initiativ till möten med ledande företrädare för kristdemokraterna, socialdemokraterna, moderaterna, miljöpartiet, liberalerna samt Martin Wannholt (partipolitiskt obunden ledamot i kommunstyrelsen). Samtliga möten har varit både positiva och konstruktiva. Vi har inte haft möjlighet att än så länge träffa vänsterpartiet, vägvalet, sverigedemokraterna eller feministiskt initiativ.

SSIS har nyligen inbjudits av såväl moderaterna som socialdemokraterna för fördjupade samtal. Socialdemokraterna mötte oss på Saltholmen för att på plats ta del av parkeringsfrågans omfattning och komplexitet. De efterfrågade därefter ett skriftligt underlag med synpunkter och förslag till lösningar. Denna PM omfattar den information och de synpunkter som SSIS har lämnat till olika politiska företrädare.

Promemorians innehåll:

1. Sammanfattning
2. Bakgrund
3. Principer och åtgärder att genomföra på kort sikt
  - 3.1 Närhetsprincipen
  - 3.2 Utgångspunkter
  - 3.3 Konkreta åtgärder
    - 3.3.1 Renodling
    - 3.3.2 Bommar
    - 3.3.3 Kösystemet
    - 3.3.4 Besöksparkeringen
    - 3.3.5 Tillståndsparkeringen
    - 3.3.6 Ytterligare bilpooler
    - 3.3.7 Grefabs områden
  - 3.4 Vad leder SSIS' förslag till?
4. Åtgärder på längre sikt
  - 4.1 Ombyggnad och upprustning av Saltholmens skärgårdsterminal
  - 4.2 Ny spårvagnsslinga
  - 4.3 Kompletterande terminallägen
5. Avslutande faktaunderlag och medskick inför det fortsatta arbetet

## 1. Sammanfattning

SSIS bakgrundsbeskrivning är viktig för att förstå den nuvarande situationen. F d Styrös kommun införlivades 1974 med Göteborgs kommun. Det innebar ett uppsving för Södra skärgården på många sätt. Pendlingen underlättades, befolkningen ökade, den offentliga och kommersiella servicen byggdes ut.

Kring sekelskiftet bröts den positiva befolkningsutvecklingen drastiskt. Detta utvecklingsbrott sammanföll tidsmässigt med att möjligheterna att få parkering i närheten av skärgårdsterminalen i realiteten praktiskt taget försvann. Plötsligt blev beskedet att det skulle ta årtionden att få parkeringsplats på Saltholmen.

Detta är som SSIS ser det den enskilt viktigaste orsaken till att Södra skärgården sedan drygt 15 år inte har förmått att attrahera unga människor att bosätta sig i Södra skärgården. Skärgården har därmed inte givits förutsättningar att leva upp till de politiskt uttalade målen om en levande och livskraftig skärgård. Underlaget för både offentliga och privata verksamheter sviktar nu i snabb takt med en vikande och åldrande befolkningsutveckling. En utveckling som drastiskt avviker från Göteborgs stad i övrigt, som har både en mycket hög befolkningstillväxt och en allt lägre medelålder, som följd av hög inflyttning av unga människor. Denna demografiska storstadseffekt når alltså inte Södra skärgården.

Och det enligt vår mening som en följd av kommunens hittillsvarande oförmåga att skapa rimliga möjligheter för det vardagliga resandet för människor som redan har de längsta restiderna, det lägsta bilinnehavet och den lägsta bilanvändningen i hela kommunen. Om man av politiska skäl vill vidta åtgärder för att minska bilresandet bör man rimligen fokusera på de småhusområden där bilinnehavet/-användningen är högst och/eller de mer centrala områden med god tillgång till kollektivtrafik, typ Majorna, som trots det ändå uppvisar ett betydligt högre bilinnehav än Södra skärgården.

Sedan kommunfullmäktiges beslut i maj 2016 står det än en gång klart att Saltholmen under överskådlig framtid skall vara en permanent terminal för skärgårdstrafiken. Slutsatserna borde vara givna vad gäller prioritering av markanvändning vid skärgårdsterminalen utifrån en självklar **närhetsprincip**:

1. De permanentboende och verksamma i Södra skärgården har störst behov av daglig närhet till skärgårdsbåtarna.
2. Delårsboende och besökare till Södra skärgården har också behov av närhet till skärgårdsterminalen - men inte lika frekvent. Besökande till Saltholmen inklusive Saltholmens/Aspholmens småbåtsägare har inget direkt behov av närhet till skärgårdsterminalen i sig, men ändå ett legitimt behov av nå sina målpunkter.
3. Uppläggningsplatser för Saltholmens/Aspholmens småbåtar är över huvud taget inte beroende av närhet till skärgårdsterminalen. Om fullgoda ersättningsytor erbjuds kan vinteruppläggning mycket väl accepteras på alternativt plats i närområdet, förslagsvis i Långedrag/Hinsholmen.

Några enkla fakta räcker för att inse att parkeringsfrågan kan lösas relativt enkelt – om man bara vill:

- **1 920** parkeringsplatser finns sammantaget på Saltholmen och Långedrag,
- **1 050** fordon finns enligt SCB registrerade för boende och enmansföretag i Södra skärgården,
- Endast **45 %** av parkeringsplatserna på Saltholmen/Långedrag är idag särskilt avsatta för boende/verksamma i Södra skärgården.

55 % av de befintliga parkeringsplatserna används alltså idag för besökande, boende på Långedrag och båtuppläggning. Trots detta har skärgårdsbornas behov av parkering beskrivits som ett närmast olösligt problem. Vi frågar oss – hur svårt kan det vara? Antalet parkeringsplatser räcker mer än väl för att lösa situationen i nuläget. Det handlar om att prioritera med utgångspunkt från det faktum att skärgårdsterminalen ligger där den ligger. Helt enkelt om att använda de parkeringsytor som faktiskt finns i området på ett smartare sätt!

Genom att lösa den akuta parkeringsfrågan skapas rådrum för att överväga en mer långsiktigt hållbar lösning för skärgårdstrafiken med kompletterande terminallägen t ex utmed infarten mot Göteborgs centralare delar på ömse sidor av älven som kan avlasta Saltholmen som enda terminalläge för skärgårdstrafikens vardagliga trafik. En fråga som ändå är oundviklig då Göteborgs stad även i framtiden vill se skärgården som en tillgång för stadens utveckling och som en attraktiv destinationspunkt i ett internationellt perspektiv.

**SSIS föreslår** följande principer och åtgärder som är möjliga att genomföra snabbt och utan stora kostnader:

#### **Renodling**

Avser de olika delområdena för parkering på Saltholmen/Långedrag.

#### **Bommar**

Förutsätter ovan nämnda renodling, måste och kan genomföras (trots Parkeringsbolagets påståenden om motsatsen).

#### **Kösystemet**

Total uppgradering krävs. Nuvarande system och hantering är helt undermåligt.

#### **Besöksparkeringen**

Reduceras på Saltholmen till 35 platser och förläggs på längre avstånd från terminalen (enligt närhetsprincipen se ovan). Samtidigt föreslår vi några ytterligare platser för besökande med rörelsehinder närmare terminalen än nu.

#### **Tillståndsparkeringen**

Parkeringsbolagets försäljning måste maximeras till 125 parkeringstillstånd per 100 parkeringsplatser. Tidigare har bolaget sålt upp till 155 tillstånd per 100 platser vilket inneburit att dessa p-områden varit fullbelagda för dem som behövt sin parkering sen eftermiddag/kvällstid. Med en kvot på 125 tillstånd/100 platser bedöms det alltid finnas möjlighet att finna parkeringsplats.

Samtidigt är det nödvändigt att det finns kvar ett område på Saltholmen för tillståndsparkering. Och det av två skäl; dels för att det kan vara ett attraktivt val för dem som vill ha ett billigare alternativ än vad en fast plats kostar, och dels för att det måste finnas möjlighet att utdela s k dagtillstånd för de som dagligen pendlar ut till skärgården för att arbeta där. Deras möjlighet att kunna parkera i närheten av terminalen bygger på att det finns ett område med tillståndspplatser som möjliggör ett gemensamt nyttjande över dygnet.

### **Grefabs områden**

Grefabs områden i Inre och Yttre Saltholmen bör snarast överföras till Parkeringsbolaget och därmed ge ett nödvändigt tillskott för idag outnyttjade parkeringsplatser som behövs för Södra skärgårdens behov. Aspholmen bör utredas som ett framtida parkeringsområde året runt med hänsyn till dess närhet till skärgårdsterminalen. Därvid bör också tillfartsvägen till Aspholmen ses över.

Grefab bör erbjudas fullgod ersättning för förlorade båtuppläggningsplatser och eventuella båtplatser på annat håll i närområdet. Det kan lösas utan större problem.

## **Åtgärder på längre sikt**

### **Ny skärgårdsterminal**

Behövs, men måste planeras på så sätt att det totala antalet parkeringsplatser inte reduceras.

### **Ny spårvagnsslinga**

Behövs eventuellt, men måste planeras på så sätt att det totala antalet parkeringsplatser inte reduceras.

### **Kompletterande terminallägen**

Är helt nödvändigt för att på sikt avlasta Saltholmen. Stenpiren är en bra början, men ytterligare terminallägen bör utredas. Det bör ske inom ramen för arbetet med den nya översiktsplanen för Göteborg. SSIS föreslår att en särskild fördjupning genomförs kring Södra skärgårdens samband med fastlandet och vice versa.

## 2. Bakgrund

Som ett led i en genomgripande kommunreform över hela riket införlivades 1974 dåvarande Styrso kommun, liksom Askim och Rödbo, med Göteborgs kommun. Några år tidigare, 1967, hade även Torslanda, Kärra, Angered och Bergsjön fogats till Göteborg. Göteborg kom under denna åttaårsperiod att mer än fördubbla sin geografiska areal.

Södra skärgården fick med sammankopplingen till Göteborg ett befolkningsmässigt uppsving. Under seklets sista decennier ökade befolkningen nära nog dubbelt så snabbt som Göteborgs genomsnittliga befolkningsökning. Skärgårdsbåtarna blev en del av stadens kollektivtrafik, med lägre taxor och modernare passagerarbåtar. Resandet och arbetspendlingen mellan skärgården och fastlandet tog fart och förstärktes av samtidigt av kvinnornas starkt ökande deltagande i arbetslivet generellt under denna period. Högstadieskola, vårdcentral och äldreboende etablerades på Styrso. Även på de övriga öarna i skärgården byggde man ut för bättre barnomsorg och skolverksamhet för de yngre barnen, lokal fritids- och kulturverksamhet m m.

Också det lokala näringslivet fick ett uppsving under denna period. Byggföretag etablerades och utvecklades, livsmedelshandeln utvecklades visserligen mot färre men å andra sidan betydligt mer välsorterade butiker. Fiskerinäringen har visserligen reducerat sin flotta i Södra skärgården, men rederinäringen blomstrar som aldrig förr. Turismen och besöksnäringen sköt fart, särskilt efter mitten av 1990-talet då utländska medborgare slapp mötas av skylten på Saltholmen "Aliens are not permitted" (så stod det faktiskt!) för att resa med skärgårdsbåtarna!

Södra skärgårdens positiva utveckling kom emellertid att brytas, ganska tvärt, runt sekelskiftet. Från att ha haft en mycket god årlig befolkningstillväxt på 1,3 %, jämfört med Göteborgssnittet på 0,7 %, sjönk plötsligt skärgårdens tillväxt till 0,1 % per år, dvs endast 4 - 5 nya skärgårdsbor totalt årligen. Detta samtidigt som Göteborg stad hade en rekordartad tillväxt med i genomsnitt 5 200 personer (1,1 %). Södra skärgården gick alltså från att ha haft en nästan dubbelt så hög befolkningstillväxt (1,3 jämfört med 0,7 %) som staden som helhet, till att sedan sekelskiftet ligga på endast en knapp tiondel (0,1 jämfört med 1,1 %) per år av Göteborgssnittet!

Därtill kom att skärgårdsbefolkningens åldersmässiga sammansättning utvecklades på ett mycket negativt sätt i ett framtidsperspektiv. Under den senaste 30-årsperioden har endast de äldre, 65+ -åringarna ökat sin andel av befolkningen. Och det med nästan 50%! Barn och ungdomar liksom unga vuxna i familjebildande åldrar har samtidigt minskat sin andel med 20 %. Södra skärgården går just nu mot en framtid som ett område för äldreboende i Göteborgs Stad - en utveckling som bjärt kontrasterar mot de ofta uttalade målen om en levande och livskraftig skärgård.

I ett för Göteborgs Stad strategiskt perspektiv är skärgårdens bekymmersamma befolkningsutveckling ett hot mot stadens möjligheter att tillvarata skärgården som ett av stadens mest attraktiva besöks- och turistmål. En attraktiv skärgård för besökande och turister kräver ett levande samhälle året runt. Butiker, restauranger m m kan inte endast livnära sig på en omsättning under sommarmånaderna. Det måste också finnas underlag för en basverksamhet under året i övrigt för att verksamheterna ska kunna överleva. Detta underlag håller på att urholkas i takt med skärgårdens bekymmersamma befolkningsutveckling och -sammansättning. Om inte den negativa trenden i södra skärgården bryts, kommer Södra skärgården som ett av stadens viktigaste besöksmål att på sikt förlora sin attraktionskraft.

Frågan är då – vad hände kring sekelskiftet då skärgårdens positiva befolkningsutveckling ganska tvärt bröts och plötsligt omvandlades till en klart negativ utveckling?

Ett sådant förlopp är i och för sig inte helt unikt.

Vissa bostadsområden som uppförts i stor skala under en begränsad tidsperiod kan uppvisa liknande ”generationsmönster”. Först flyttar unga människor i familjebildande åldrar in, barnandelen blir betydande, men när de i 20 - 25-årsåldern flyttar hemifrån förändras ålderssammansättningen drastiskt. Området ifråga kommer med tiden alltmer att domineras av äldre. När de äldre dör ut omvandlas området återigen. Högsbo är ett typexempel på detta. Byggdes på 50-talet, relativt små lägenheter med låga hyror, har länge betraktats som ett område dominerat av äldre, men har nu gått in i en ny fas, med inflyttning av unga personer, utan barn p g a små lägenheter. Så Högsbo är just nu inne i en omvandlingsprocess från äldreboende till studentstadsdel.

Andra områden som uppvisar en relativ överrepresentation av äldre är sådana som uppvisar de högsta fastighetspriserna, så som Långedrag och Hovås. Där har unga personer sällan de ekonomiska möjligheter som krävs för husköp. Äldre och mer ekonomiskt etablerade personer dominerar därför dessa områden.

Södra skärgården uppvisar emellertid ingen av dessa båda områdesegenskaper. I Södra skärgården har ingen storskalig bostadsutbyggnad skett under kort tid. Tvärtom präglas skärgårdens bebyggelseutveckling av småskalighet och ganska jämn utspridning över tid. Inte heller är prisnivån för hus i Södra skärgården speciellt hög. Den är inte ens i närheten av nivåerna för stadens mest attraktiva områden i sydvästra Göteborg eller västra Hisingen utan snarare jämförbar med motsvarande bostäder i Alingsås, Lilla Edet eller Kungälv.

Ingen av dessa båda förklaringar kan alltså tillämpas på Södra skärgårdens plötsligt negativa befolkningsutveckling från sekelskiftet.

Och det är här som parkeringsfrågan på Saltholmen kommer in som en mycket tänkbar förklaringsfaktor.

Under slutet av 1970-talet och 1980-talet utvidgades skärgårdsbornas parkeringsmöjligheter på Saltholmen genom att tidigare båtuppläggningsområden på Inre Saltholmen omvandlades till parkeringsområden för det ökade antalet boende och sysselsatta i Södra skärgården. Trots det i särklass lägsta bilinnehavet bland stadens småhusområden visade det sig att de parkeringsområden som staden erbjöd var otillräckliga. Köerna för parkeringsplatser växte dramatiskt under 1990-talets senare del. Prognosen för egen parkeringsplats växte väldigt snabbt till 25 år. Många unga människor i familjebildande ålder som övervägde att bosätta sig i skärgården kom därmed att välja bort det alternativet som möjlig bosättning. En bosättning i Södra skärgården med redan givna långa restider med båt kombinerat med minimala möjligheter att använda bil för resbehovet på fastlandssidan skulle starkt begränsa familjens arbetsmarknadsmöjligheter jämfört med en bosättning i andra småhusområden i och omkring Göteborg.

Detta är en fullt relevant förklaring till den plötsligt försämrade befolkningsutvecklingen i Södra skärgården från sekelskiftet och framöver.

Vi har inom SSIS, med företrädare från de olika öarna, verkligen själva ställt oss frågan om det kan finnas andra förklaringar än bristen på parkeringsplatser som kan förklara den plötsliga nedgången av Södra skärgårdens befolkningsutveckling. Dock utan att finna några alternativa förklaringar.

### 3. Principer och åtgärder att genomföra på kort sikt

Sedan kommunfullmäktiges beslut i maj 2016 står det klart att Saltholmen under överskådlig framtid skall vara en permanent terminal för skärgårdstrafiken.

*(Detta var egentligen inget nytt eftersom fullmäktige redan 1991 redan hade fattat ett likalydande beslut i denna fråga. Trots vetskap om detta har tjänstemän bland annat vid stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Parkeringsbolaget och nu senast stadsledningskontoret, drivit uppfattningen att det inte redan faktiskt fanns ett politiskt fastställt beslut om skärgårdsterminalens lokalisering. Det framgår tydligt av TPUSS- och TPULS-utredningarna.)*

#### 3.1 Närhetsprincipen

Med utgångspunkt från det faktum att skärgårdsterminalen under överskådlig tid kommer att ligga kvar Saltholmen som permanent skärgårdsterminal, borde staden ha frågat sig hur markanvändningen i anslutning till terminalen kan och bör prioriteras på lämpligaste sätt. SSIS föreslår följande prioriteringsordning utifrån behovet av närhet till skärgårdsbåtarna.

- **Prioritet 1: De permanentboende och verksamma** i Södra skärgården har störst behov av daglig närhet till skärgårdsbåtarna.
- **Prioritet 2: Delårsboende och besökare** till Södra skärgården har också behov av närhet till skärgårdsterminalen - men inte lika frekvent. Deras behov av parkeringsplatser nära skärgårdsbåtarna kan därför inte prioriteras framför permanentboendes och sysselsattas. Det är också skäligt och rimligt att parkering för **besökande till Saltholmenområdet och småbåtsägarna** ges prioritet 2.
- **Prioritet 3: Markanvändning för vinteruppläggning av småbåtar** kan inte prioriteras framför parkeringsbehovet vare sig för permanentboende/verksamma, delårsboende/besökare till Södra skärgården/Saltholmen eller Saltholmens småbåtsägare. Båtuppläggning i sig har över huvud taget inget behov av närhet till skärgårdsbåtarna. Grefab och småbåtsägarna bör erbjudas fullgoda och kanske t o m bättre alternativ för sin båtuppläggning på annan närbelägen plats, t ex i Långedrag och/eller på Hinsholmen. Utrymmen finns eller kan relativt enkelt tillskapas som fullgoda alternativ till nuvarande båtuppläggning på Yttre Saltholmen och Aspholmen.

En ombyggnad av skärgårdsterminalen, med alla de krav som måste ställas på en sådan anläggning, kommer att ta många år då ny detaljplan kommer att krävas och det innebär omfattande ombyggnadsarbeten. Det är av den anledningen viktigt att försöka

lösa parkeringssituationen innan ett sådant arbete tar sin början och då på ett sätt som inte omöjliggör utan snarare understöder den kommande terminalutvecklingen.

Vi vill därför från SSIS' sida redovisa ett antal förslag beträffande parkeringsfrågan med koppling till skärgårdsterminalens terminal som relativt snabbt och enkelt är fullt möjliga att genomföra.

### 3.2 Utgångspunkter

Innan vi går in på konkreta principer och åtgärder är det viktigt att vara väl medveten om några enkla fakta:

- **1 920** parkeringsplatser finns sammantaget på Saltholmen och Långedrag,
- **1 050** fordon finns enligt SCB registrerade för boende och enmansföretag i Södra skärgården.
- Endast **45 %** av parkeringsplatserna på Saltholmen/Långedrag är idag särskilt avsatta för boende/verksamma i Södra skärgården.

Det råder alltså ingen tvekan om att det totala antalet befintliga parkeringsplatser mer än väl räcker för att tillgodose Södra skärgårdens nuvarande parkeringsbehov - samtidigt som det ändå återstår 800 – 900 platser att nyttja för annan parkering av olika slag, t ex besöksparkering och parkering för småbåtsägare. SSIS' förslag handlar därför inte om att utöka antalet parkeringsplatser – snarare om att använda de platser som redan finns på ett smartare sätt!

### 3.3 Konkreta åtgärder

SSIS föreslår implementering och genomförande av följande principer och konkreta åtgärder.

#### 3.3.1 Renodling

Samtliga delområden på Saltholmen och Långedrag som helt eller delvis upplåts för förhyrda (fasta) och/eller platser för områdestillstånd (dygns- och dagtillstånd) avgränsas fysiskt så att de blir tillgängliga endast för dessa typer av parkeringstillstånd (se även avsnittet om bommar nedan).

SSIS föreslår:

- Att besöksplatserna i Slingan flyttas till ett mindre delområde inrymmande 35 platser, vid Rattgatans östra del. Rattgatan i övrigt används precis som nu för förhyrd parkering (fasta platser). Mellan dessa båda områden anordnas en infarts- och en utfartsbom, vilka därmed inte riskerar att bli störande för trafiken på Saltholmsgatan eller infartsgatan vid Rattgatans in- och utfart mot Saltholmsgatan.
- Att de 35 förhyrda platserna som därmed försvinner på Rattgatan får nya platser vid Kallbadhuset och ersätter där de platser som idag nyttjas som tillståndsparkering. Därmed avsätts hela det området för fasta förhyrda platser.
- Att även Slingan avsätts i sin helhet för förhyrd parkering/fasta platser. Remsan utmed Saltholmsgatans södra sida mellan bussvändslingan och transformatorstationen hårdgörs och reserveras för besöksplatser för rörelsehindrade.



- Att inre Saltholmen renodlas för parkering med områdestillstånd (dygns- och dagtillstånd). Några få fasta platser kan finnas kvar inom området.
- Att fysiskt avgränsade parkeringsområden anordnas för dem med områdestillstånd även på parkeringsområdena i Långedrag. Antalet parkeringsplatser ska därvid, liksom på Saltholmen, sammantaget uppgå till minst 80 % av antalet försålda parkeringstillstånd. På Vikebacken med dess närhet till spårvagnshållplatsen, ska också behovet beaktas av parkeringsplatser för rörelsehindrade med områdestillstånd.

### 3.3.2 Bommar

För att fysiskt kunna upprätthålla denna renodling måste samtliga parkeringsområden på Saltholmen och Långedrag som upplåts för förhyrda platser respektive områdestillstånd förses med in- och utfartsbommar. Bommarna ska effektivt förhindra icke behöriga att olovligen ianspråkta parkeringsplatser som redan betalats av boende/sysselsatta i Södra skärgården. Parkeringsbolaget anser att detta inte låter sig göras främst på grund av påstådda risker för störningar för trafiken på Saltholmsgatan och möjligheterna att passera för andra verksamheter på Saltholmen och Aspholmen. SSIS har förslag på bommarnas placering så att sådana befarade risker elimineras.

#### SSIS föreslår:

- Att Parkeringsbolaget får i uppdrag att, i samråd med SSIS, anordna in- och utfartsbommar vid samtliga de parkeringsområden på Saltholmen och Långedrag som upplåts för förhyrd respektive tillståndsparkering för boende och verksamma i Södra skärgården.

### 3.3.3 Kösystemet

Parkeringsbolaget har inte tillräckligt god kontroll över kön och kösystemet för parkeringsmöjligheter i anslutning till Saltholmens skärgårdsterminal. Det är allvarligt, dels för att göteborgarna i Södra skärgården har behandlats olika utan saklig grund, dels för att de uppgifter om kötid som har förmedlats till dem som övervägt att bosätta sig i Södra skärgården, har givit en allt för negativ bild av kötiden för att erhålla parkeringsmöjlighet i skärgårdsterminalens närhet. Det har sannolikt medverkat till ett minskat intresse för bosättning i Södra skärgården.

Många faktiska omständigheter pekar på att Parkeringsbolaget inte har tillräckligt god kontroll på kösituationen. Bolaget har svårt att svara på frågor som rör hur många som faktiskt står i kön, delvis då bolaget trasslat till det genom att för ett antal år sedan valt att inrätta flera köer, en för varje delområde på Saltholmen/Långedrag. Det har lett till att många skärgårdsbor står i flera köer, medan andra som inte informerats om införandet av det nya kösystemet, står kvar endast i den ursprungliga kön.

Då Parkeringsbolaget inte gick ut med information om denna förändring till samtliga redan köande ledde förändringen till att många som stått kortare tid i kö än andra, men som av en händelse fick vetskap om denna nya kömöjlighet till vissa specifika delområden, kunde ”smita före”, och på så sätt få parkeringsmöjlighet lång tid före dem som rätteligen borde ha erbjudits en sådan möjlighet. Parkeringsbolaget torde därmed ha brutit mot kommunallagens likställighetsprincip.

Parkeringsbolaget har vidare enligt egen uppgift i arbetsgruppen för parkering på Saltholmen/Långedrag, inte genomfört någon kvalitativ granskning av kön. Bolaget har inte aktivt sökt få svar från dem som står i kön för parkeringsplats om de fortfarande har intresse av en sådan. Bolaget har vidare, vid möten med nämnda arbetsgrupp, avvisat alla förslag (bl a från SSIS) om att tillskapa ekonomiska incitament i syfte att reducera ”luften” i kön.

Det finns tyvärr flera skäl att befara att Parkeringsbolagets kö inte är relevant när det gäller att bedöma det verkliga behovet av parkering på Saltholmen.

Bilnehavet för boende och enmansföretag i Södra skärgården enligt Statistiska centralbyrån, SCB, underskrider drastiskt det antal parkeringsplatser som Parkeringsbolaget har på Saltholmen/Långedrag. Det totala bilnehavet för skärgårdens del uppgår till ca 1 050 fordon (varav ett 100-tal bedöms vara stationerade ute på öarna) och Parkeringsbolaget förfogar över ca 1 600 parkeringsplatser i området. Samtidigt redovisar bolaget en kötid på över 25 år. Det är uppenbart att dess siffror inte går ihop.

Man måste mot den bakgrunden fråga sig hur det står till med Parkeringsbolagets kösystem. Det är häpnadsväckande att Parkeringsbolaget år ut och år in redovisar en 25-årig kö för parkeringsplats för boende och verksamma i Södra skärgården, samtidigt som bolaget förfogar över drygt 750 parkeringsplatser i området som tillhandahålls för besökare och andra bilnehavare.

Parkeringsbolaget hävdar vidare att man strikt följer turordningsreglerna (den som stått längst i kö ska först erbjudas parkeringsmöjlighet). Vi kan från SSIS' sida med ett stort antal konkreta exempel mycket tydligt visa att så inte är fallet. I själva verket tycks Parkeringsbolaget närmast ha satt i system att, så snart bolaget själv tycker det är i sin ordning, nonchalera den turordning som ett kösystem i sig borde innebära.

Det senaste exemplet är att bolaget efter att ha investerat i laddstolpar för fyra parkeringsplatser på Inre Saltholmen (parkeringsområde för områdestillstånd) utan att beakta kötiderna till synes helt godtyckligt delar ut fasta parkeringsplatser för personer som för tillfället råkar inneha ett fordon för elladdning. Det finns dokumenterat andra som tidigare inför ett planerat bilköp vänt sig till Parkeringsbolaget med förfrågan om möjligheter till elladdning, men som då fått besked om att det inte kan ordnas. SSIS frågar sig varför Parkeringsbolaget inte aktivt och i god tid informerar samtliga kunder och köande om att man kommer att uppföra ett antal laddstolpar för el-/hybridfordon? Då skulle man samtidigt kunna fånga in intresseanmälningar som kunde stämmas av mot parkeringskön så att de som redan har fast plats/tillstånd och de med längst kötid ges förtur.

Vi kan vidare visa på att Parkeringsbolaget inte ens haft koll på att personer som faktiskt varit avlidna ändå, genom sitt dödsbo, fått behålla sin förhyrda parkeringsplats under flera år.

Parkeringsbolaget sköter enligt SSIS' mening inte sitt uppdrag på så sätt som vi förväntar oss av ett kommunalt bolag som dessutom gör anspråk på att vara en aktiv part i stadens utveckling i ett samhällligt perspektiv. Bolaget behöver skärpa sig rejält för att upprätta sitt självskadade förtroende från boende och verksamma i Södra skärgården. SSIS kommer nogsnart att följa Parkeringsbolagets verksamhet i

fortsättningen. Vi tvekar inte att agera vid fortsatta eventuella felsteg från bolagets sida.

SSIS har konkreta förslag på hur parkeringskön kan kvalitetssäkras, t e x via kontinuerliga registerkörningar, förslagsvis per kvartal, mot Västfolkets befolkningsregister (utifrån SCB:s befolkningsstatistik). Intraservice kan enkelt biträda Parkeringsbolaget med en sådan löpande uppgift. Stadsledningskontorets enhet för statistik och analys kan bidra med upplägget av ett sådan löpande rutin.

#### SSIS föreslår

- Att Parkeringsbolaget får i uppdrag att kvalitetssäkra sitt kösystem. Bolaget bör fråga alla de som står i kön om de är beredda att ta emot och betala för en parkeringsplats/ett områdestillstånd på Saltholmen/Långedrag om de skulle få ett sådant erbjudande. Bolaget bör vidare genom Intraservice beställa körningar via befolkningsregistret kvartalsvis för att säkerställa att de som innehar förhyrda platser/områdestillstånd är bosatta eller verksamma i Södra skärgården. Körningen mot befolkningsregistret bör även omfatta dem som står i kö för parkeringsplats och/eller områdestillstånd på Saltholmen/Långedrag. Därvid bör också åldersuppgifter på de köande inhämtas i syfte att kunna göra en tillförlitlig prognos beträffande förväntad väntetid för möjligheten att få parkeringsplats/ områdestillstånd. Stadsledningskontorets statistikenhet bör konsulteras för framtagandet av en lämplig modell för en sådan rutin.
- Att en årlig köavgift införs, motsvarande den som införts för Boplatz Göteborg, i syfte att reducera den "luft" som finns i kön.
- Att Parkeringsbolaget får i uppdrag att ersätta dagens svåröverskådliga kösystem med en för fast parkeringsplats och en kö för områdestillstånd på Saltholmen, samt på motsvarande sätt en kö för fast plats och en kö för tillståndsplats i Långedrag.

#### 3.3.4 Besöksparkeringen

Det är för både Södra skärgårdens och Saltholmenområdets del viktigt att det finns möjligheter för besökande att kunna parkera sina bilar på Saltholmen. Men som vi redovisat ovan är det inte rimligt att ge besökare högre prioritet vad gäller närhet till skärgårdsterminalen än vad de boende/verksamma i Södra skärgården har. De boende/verksamma i Södra skärgården har generellt sett ett mer frekvent och därmed större behov av närhet till skärgårdsbåtarna. Som besökare bör man som regel kunna acceptera ett längre avstånd till skärgårdsbåtarna än vad de boende/verksamma i Södra skärgården har.

Idag finns 96 besöksplatser på Saltholmen, belägna i spårvagnsslingan.

**SSIS föreslår:**

- Att besöksparkeringen vid spårvagnsslingan flyttas till Rattgatans östra del och därvid reduceras till 35 platser. Besöksparkeringen avgränsas mot Rattgatans förhyrda (fasta) platser med in- och utfartsbommar. De som med detta förlorar sina förhyrda parkeringsplatser på Rattgatan, erbjuds nya fasta platser i området Kallbadhuset (bakom Thai-kiosken). Det innebär att parkeringsområdet Kallbadhuset i sin helhet upplåts för fasta förhyrda platser (130 st). Parkeringsplatserna i spårvagnsslingan upplåts för förhyrd parkering (fasta platser).
- Att nya besöksplatser för rörelsehindrade, som ersättning för de två som försvinner i Slingan, anordnas utmed Saltholmsgatans södra sida mellan bussvändslingan och transformatorstationen. Det ger betydligt kortare avstånd till båtarna. Där finns också goda möjligheter att inrymma ytterligare platser för framtida behov för rörelsehindrade. För många rörelsehindrade utgör avståndet till båtarna idag ett hinder för resande till/från skärgården.

**3.3.5 Tillståndsparkeringen**

Med SSIS förslag enligt ovan kommer kvoten för försålda tillstånd att sjunka från den tidigare oacceptabelt höga nivån på 155 tillstånd per 100 fysiska parkeringsplatser till en acceptabel nivå om max 125 tillstånd per 100 parkeringsplatser. En högre nivå än så är inte acceptabel när det gäller Södra skärgårdens parkeringsområden, eftersom konsekvenserna av fullbelagda parkeringsområden är så mycket allvarigare för skärgårdsborna än för övriga göteborgare. De kan drabbas av en lite längre promenad hem, medan det alternativet inte finns för skärgårdsborna. De kan inte gärna simma hem när sista båten har gått. För skärgårdsborna handlar det i stället att ta in på hotell eller ordna övernattnings hos släkt eller vänner. Att över huvud taget utsättas för risken att ibland inte kunna komma hem till sin familj bidrar naturligtvis till att många unga i familjebildande ålder väljer bort Södra skärgården som bostadsalternativ.

**SSIS föreslår:**

- Att Parkeringsbolaget får i uppdrag att när det gäller utdelning av områdestillstånd för parkering på Saltholmen/Långedrag att inte överskrida gränsen 125 tillstånd per 100 parkeringsplatser.

**3.3.6 Ytterligare bilpooler**

De kommersiella bilpoolerna har redan nu prioriterade fasta platser nära terminalen. Det är en princip som också borde gälla de privata bilpooler som bildats mellan bofasta i skärgården, vilka på samma sätt som de kommersiella bilpoolerna är ett sätt att genom delningsekonomi hålla nere bilinnehav och resursutnyttjande.

**SSIS föreslår:**

- Att Parkeringsbolaget får i uppdrag att erbjuda även privata bilpooler, skapade av fastboende i södra skärgården och registrerade hos Parkeringsbolaget, prioriterade fasta platser nära terminalen.

### 3.3.7 Grefabs områden

Grefab förfogar över tre markområden på Saltholmen; Inre Saltholmshamnen med drygt 50 parkeringsplatser, Yttre Saltholmshamnen med drygt 70 parkeringsplatser samt Aspholmen med drygt 220 parkeringsplatser. Sammantaget förfogar Grefab över ca 350 parkeringsplatser på Saltholmen och Aspholmen.

På två av dessa områden har Grefab båtuppläggning vintertid, Yttre Saltholmen och Aspholmen.

Markområdet vid Inre Saltholmen används av Grefab endast under sommartid för parkering för bolagets småbåtsägare.

SSIS föreslår:

- Att Grefabs parkeringsytor vid Inre och Yttre Saltholmen överförs till Parkeringsbolaget. Möjligheter bör ordnas så att småbåtsägarna kan korttidsparkera för lastning och lossning i närheten av bryggorna både på Inre och Yttre Saltholmen. I övrigt hänvisas till Saltholmens besöksparkering och för långtidsparkering för småbåtsägarna hänvisas till Långedrag/Hinsholmen. Grefab erbjuds ersättningsmark i närområdet (Långedrag/Hinsholmen) för den båtuppläggning som bolaget förlorar på Yttre Saltholmen.
- De tillkommande parkeringsytorna vid Inre Saltholmshamnen sammanlänkas med Parkeringsbolagets intilliggande ytor för parkering med områdestillstånd.
- De tillkommande parkeringsytorna vid Yttre Saltholmshamnen sammanlänkas med Parkeringsbolagets intilliggande ytor för förhyrd parkering (fasta platser).
- Grefabs båtuppläggning och parkering för småbåtsägare på Aspholmen kvarstår tills vidare som utredningsområde i avvaktan på att de förändringar som vidtas på Saltholmen har utvärderats. På sikt bör även båtuppläggningsytorna på Aspholmen flyttas till Långedrag/Hinsholmen. Ytan på Aspholmen bör med dess närhet till skärgårdsterminalen nyttjas för parkering året runt och inte bara som hittills under sommartid. Därigenom skapas också förutsättningar för en återgång till sammantaget fler besöksplatser på Saltholmen. Tillfartsvägen ut till Aspholmen behöver förbättras.

### 3.4 Vad leder SSIS förslag till?

- Parkeringsbolagets antal parkeringsplatser på Saltholmen ökar med 136 st från 946 st till 1082 st.
- Antalet förhyrda, fasta parkeringsplatser på Saltholmen ökar med 179 st
- Antalet parkeringsplatser för områdestillstånd ökar med 18 st
- Antalet besöksplatser minskar med 61 st, från 96 st till 35 st
- Antalet boende/verksamma personer i Södra skärgården som erbjuds parkering på Saltholmen ökar med 202 st, från 931 till 1 133 personer.
- Kön för fast plats eller tillstånd, om den kvalitetssäkras och förses med rimliga ekonomiska incitament, bör kunna minskas från över 25 år till högst ett eller ett par år
- Unga människor i familjebildande åldrar kan i ökad utsträckning överväga bosättning i Södra skärgården
- Göteborgs stad kan på så vis kan leva upp till målen om en hållbar och livskraftig skärgård till gagn för staden som helhet

## 4. Åtgärder på längre sikt

De åtgärder som redovisas nedan kan inte genomföras utan ny detaljplan, vilket tar flera år.

### 4.1 Ombyggnad och upprustning av Saltholmens skärgårdsterminal

En ny terminal för skärgårdstrafiken bör planeras med utgångspunkt från att de sammantagna parkeringsmöjligheterna på Saltholmen inte ska reduceras. De befintliga parkeringsplatser som måste tas bort som följd av den nya terminalen ska ersättas med likvärdiga parkeringsplatser i området.

Det är vidare viktigt att den ordinarie skärgårdstrafiken kan pågå i full omfattning under byggtiden.

SSIS föreslår:

- Att en ny skärgårdsterminal förläggs längre västerut än dagens terminal, i höjd med småbåtshamnen vid Yttre Saltholmen. De båtplatser och bryggor som därvid berörs, kan kompenseras genom en ombyggnad av såväl Yttre och Inre Saltholmshamnen liksom hamnen i Hinsholmsviken. Med moderna flytbryggor kan dessa hamnar förtätas betydligt jämfört med dagens träbryggor eftersom pålar långt ut från bryggorna då inte längre behövs för båtarnas akterförtöjningar.

### 4.2 Ny spårvagnsslinga

Med en ny skärgårdsterminal belägen längre västerut än den nuvarande ökar gångavståndet till nuvarande spårvagnsslinga.

SSIS föreslår:

- Att spåren förlängs ut mot Yttre Saltholmen. En ny vändslinga förläggs så nära den nya båtterminalen som möjligt, dock med hänsyn till restriktioner på grundläggningförhållanden m m. Visst intrång i berget från Gamla spårvägshallen och vidare västerut kan inte uteslutas. Det bortfall av parkeringsplatser som spårömläggningen medför, kompenseras på de ytor som frigörs vid den nuvarande spårslingan.

### 4.3 Kompletterande terminallägen

Vid sidan om Saltholmsterminalen bör kompletterande angoringsplatser på ömse sidor om älven utredas inom ramen för den nya översiktsplanen.

SSIS föreslår:

- En särskild fördjupningsstudie bör tas fram inom ramen för arbetet med Göteborgs nya översiktsplan. Där bör de strukturella sambanden mellan Södra skärgården och staden i övrigt lyftas fram och tydliggöras som vägledande för efterföljande planering som rör skärgårdens utveckling och berörda områden/funktioner på fastlandssidan.

## 5. Kompletterande faktaunderlag och medskick inför det fortsatta arbetet

### Parkeringsplatser på Saltholmen/Långedrag, antal

	Enligt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande	I verkligheten	Varav förhyrda/tillstånd med boendekrav i skärgården
Saltholmen, P-bolaget (varav 96 besöksplatser)	1 000	950	834 (88 %)
Saltholmen, GREFAB	Redovisas ej	130	0
Aspholmen, GREFAB	Redovisas ej	220	0
<b>Summa Saltholmen</b>	<b>1 000</b>	<b>1 300</b>	<b>834 (64 %)</b>
Långedrag, P-bolaget	600	620	34 (5 %)
<b>Totalt</b>	<b>1 600</b>	<b>1 920</b>	<b>868 (45 %)</b>

Södra skärgårdens bilinnehav enligt SCB (redovisas ej av SLK):

229 bilar per 1 000 folkbokförda invånare.

Ger totalt 1 050 bilar (privatägda och enmansföretag).

Därtill kommer ca 130 tjänste- och långtidsleasade bilar (enligt P-bolaget). Men samtidigt är uppskattningsvis ca 100 bilar stationerade på öarna och belastar därför inte Saltholmen/Långedrag. Så totalt torde skärgårdens behov f n på Saltholmen/Långedrag kunna tillgodoses med ca 1000 p-platser. Därmed finns ca 900 p-platser kvar att fördela för besöks- och fritidsändamål.

Det är dags att avliva myten om att det inte är möjligt att tillgodose södra skärgårdens behov av parkering på Saltholmen/Långedrag!

Jämförelse bilinnehav enl. SCB (bilar/1000 inv) (redovisas ej av SLK):

<b>Göteborg, genomsnitt</b>	<b>287</b>
<b>Södra skärgården</b>	<b>229</b>

#### Andra områden i västra Göteborg

Näset	433
Långedrag	408
Fiskebäck	400
Önnered	389
Hagen	364

#### Högst i Göteborg

Rödbo	563
Gunnilse	540
Linnarhult	517
Bergum	492
Agnesberg	454
Hovås	441
Björlanda	430
Billdal	418

Hjuvik

417

**Några centrala flerbostadshusområden med mycket god tillgång till kollektivtrafik**

Majorna	247
Vasastaden	237
Kungsladugård	232

SSIS har utöver dessa data om bilinnehav närmare studerat skärgårdsbornas pendlingsavstånd mellan bostad och arbete jämfört med boende i Näset och Långedrag. Den jämförelsen visar att skärgårdsbornas arbetspendling är betydligt kortare än jämförelseområdena. Ytterst få skärgårdsbor pendlar över kommungränsen, i skarp kontrast till pendlingsströmmarna från nämnda jämförelseområden. Dessutom finns det goda skäl att anta att antalet ”spontanresor” med bil är betydligt färre för skärgårdsborna än för boende på fastlandssidan.

Så sammantaget finns det väl grundade skäl att anta att skärgårdsbornas resvanor snarare bör ses som ett föredöme i Göteborgs stad i stället för ett problem för det omgivande samhället. Det finns antagligen inget annat område i staden som kan mäta sig med skärgården i det avseendet.

Det är mot den bakgrunden minst sagt märkligt att stadens tjänstemän utan någon som helst faktabaserad grund är ut och är in ständigt beskriver skärgårdsbornas resvanor som ett närmast gigantiskt problem för det omgivande samhället. Med minsta analytiska skärpa borde man ha insett att alla andra av stadens 96 primärområden har sämre resvanor med större negativ inverkan på det omgivande samhället med större negativ miljöpåverkan som följd än Södra skärgården. Om alla andra delområden i Göteborgs stad hade kunnat uppvisa lika goda resvanor som skärgårdsborna har så hade stadens långsiktiga trafikpolitiska mål redan varit uppnådda. Motbevisa oss gärna!

Vi utgår med detta från att Göteborgs Stad nu fattar beslut som så långt som möjligt följer de förslag som vi redovisat i denna promemoria. Vi tar ansvar för stadens och skärgårdens utveckling! Och SSIS medverkar gärna i ett fortsatt konstruktivt arbete för skärgårdens – och stadens – bästa.

För SSIS – Södra skärgården i samverkan

Gustaf Asplund  
Sammankallande

Jan Kaaling  
Sammankallande