



2018-05-02

Yttrande från SSIS företrädare i Ö-dialogen ang Trafikplan 2020

Vi har av SDF Västra Göteborg givits tillfälle att lämna synpunkter som underlag för stadsdelsnämndens yttrande till Göteborgs Stad som i sin tur har att yttra sig med avseende på Västtrafiks Trafikplan 2020. Våra synpunkter nedan är förankrade bland företrädarna för SSIS (Södra skärgården i samverkan) med hög legitimitet bland boende och verksamma på de helårsbebodda öarna i Göteborgs Södra skärgård.

Vi vill inledningsvis anlägga ett övergripande perspektiv.

Göteborgs södra skärgård präglas sedan sekelskiftet av en bekymmersam befolkningsutveckling. Ingen befolkningsökning att tala om sedan sekelskiftet, trots stadens rekordartade befolkningstillväxt i övrigt. En kraftig minskning (-20 %) har ägt rum under de senaste 30 åren av andelen barn, unga och unga personer i familjebildande ålder, samtidigt som andelen pensionärer dramatiskt har ökat sin andel med närmare 50 %.

Detta trots att staden växer så det knakar och samtidigt över tid uppvisar en sjunkande medelålder på grund av omfattande inflyttning av unga människor. Alla demografiska fakta visar att Göteborgs Södra skärgård sedan årtionden inte på något sätt motsvarar målen om en levande och livskraftig skärgård. Den faktiska utvecklingen för Södra skärgården påminner snarare om den som råder i perifert belägna avfolkningsbygder. Unga människor väljer bort Södra skärgården som bosättningsort beroende på begränsade resmöjligheter och långa restider. Södra skärgården tenderar allt mer att utvecklas till Göteborgs Stads äldreboende.

Samtidigt är Södra skärgården ett av stadens och därmed regionens allra viktigaste besöksmål och marknadsförs också som ett sådant. Stadens förhållningssätt till Södra skärgården har dessvärre under lång tid varit både ogenomtänkt och kluvet. Å ena sidan vill man värna Södra skärgårdens kvalitéer som besöksmål. Å den andra vill man inte se eller låtsas förstå villkoren för att dessa kvalitéer ska kunna upprätthållas över tid, nämligen ett levande och livskraftigt lokalsamhälle.

Vi vill mot denna bakgrund belysa de olika kollektivtrafikslagen båt, spårvagn och buss och deras inverkan på Södra skärgårdens utvecklingsmöjligheter. Vidare föreslås konkreta förbättringsområden för den i detta sammanhang aktuella kollektivtrafiken.

Båt- och färjetrafiken som infrastruktur

Passagerar- och godstrafiken med båtar och färjor till, från och inom Södra skärgården är samhällets sätt att lösa den infrastruktur man enligt svensk lag (Plan- och bygglagens allmänna tillgänglighetskrav) är skyldig att tillhandahålla vid beslut om detaljplan eller bygglov för bostäder och verksamheter. Sedan 1974 års införlivning av f d Styrös kommun vilar det samlade ansvaret för att denna infrastruktur finns på plats och upprätthålls på Göteborgs stad.

Det råder ingen tvekan om att det i grunden är en samhällelig skyldighet att svara för att uppföra och sköta de gator och vägar som erfordras av tillgänglighetsskäl för såväl befintlig som planerad nybebyggelse för bostäder och verksamheter. Motsvarande ansvar måste anses gälla skärgårdstrafiken eftersom den valts som lösning för skärgårdens tillgänglighet, i stället för fasta förbindelser mellan skärgården och fastlandet.

Båttrafiken till, från och inom Göteborgs Södra skärgård kan alltså inte enbart från samhällets sida ses som ett utförande av tjänsten ”kollektivtrafik”. Skärgårdstrafiken utgör samtidigt en del av stadens infrastruktur, som ett ”vattenburet vägnät”. Därför bör såväl passagerartrafiken som godstrafiken planeras och finansieras som en del av samhällets infrastruktur, på samma sätt som gäller andra bostads- och verksamhetsområden där infrastrukturen för människors mobilitet utgörs av gator och vägar.

Båt- och färjetrafiken som kollektivtrafik

Gemensamt för alla i skärgården är att man alltid måste nyttja kollektivtrafik (båt) när man påbörjar och avslutar sin resa till/från olika aktiviteter. Styröbolaget som under årtionden skött passagerartrafiken i Södra skärgården, utför enligt vår mening sitt uppdrag på ett utmärkt sätt. Det förtjänar verkligen att understrykas.

Saltholmens båtterminal behöver byggas om. Inte minst för att uppfylla de krav som ställs för tillgängligheten för rörelsehindrade personer. Idag finns t ex på Styrös flytbryggor som minimerar höjdskillnaderna mellan brygga och båt vid olika vattenstånd. Det finns däremot inte på Saltholmen där i stort sett alla passagerare passerar! Det är faktiskt häpnadsväckande.

Västtrafik har sedan Göteborgs kommunfullmäktige 2016 bekräftat sitt sedan 1991 gällande beslut att Saltholmen permanent ska fungera som terminalläge för skärgårdstrafiken, beslutat att terminalen ska byggas om för att motsvara gällande krav på en sådan anläggning.

Vi välkomnar en sådan ombyggnad. Den måste naturligtvis ske med beaktande av de förutsättningar som råder på Saltholmen, såväl med dess fritids- och naturvärden som dess roll som plats för skärgårdens parkeringsbehov. Det totala antalet parkeringsplatser får inte reduceras till följd av en ombyggd skärgårdsterminal.

Göteborgs vattenvägar måste tas tillvara. Det finns många goda skäl för att utöka skärgårdstrafiken med fler angöringsmöjligheter in mot de centralare delarna av

SSIS – SÖDRA SKÄRGÅRDEN I SAMVERKAN

Göteborg. Trycket på Saltholmen som enda terminal kan avlastas och skärgårdsborna kan liksom utresande till skärgården nyttja andra kollektivtrafikanslutningar och parkeringsmöjligheter för sina resor. Dessutom uppstår möjligheter för sammanlänkning av skärgårdstrafiken med Styrsoöbolagets älvtrafik.

Passagerarbåtarna från Södra skärgården ansluter på fastlandssidan till Saltholmen (enstaka turer går även till Lindholmen och Stenpiren, morgon och eftermiddag). Resan från bostaden i skärgården till det färdmedel man väljer på Saltholmen tar i genomsnitt ca 35 minuter för flertalet skärgårdsbor.

Från Saltholmen kan man välja att gå, ta cykel, spårvagn, buss eller bil för att nå sin slutdestination.

Hur långt man inom den totala tiden sedan når vid dessa olika val av färdmedel är naturligtvis avgörande för det personligt acceptabla resmåls- och arbetsmarknadsområdet.

Dagens kollektivtrafik från Saltholmen erbjuder hyggliga möjligheter att ta sig till centrala staden, i bästa fall 50 - 55 minuter från hemmet till Brunnsparken, i sämsta fall 80 - 90 minuter. Är målet för resan Frölunda, Sisjön, Östra Göteborg, Hisingen eller stadens kranskommuner tar den betydligt längre tid, långt utöver normalt acceptabel pendlingstid.

Båtförbindelserna inom skärgården, t ex mellan Brännö/Asperö och Styrso/Donsö, är klart bristfälliga. Det gäller generellt på vardagar och än sämre är det på helgtid.

Villkoren för godstransporter till skärgården behöver ses över. Godstransporter förekommer t ex inte på helgerna, vilket försvårar för livsmedelshandlarna att leverera färska produkter då.

För att uppnå stadens mål med minskat bilåkande, ökat nyttjande av kollektivtrafik och en levande skärgård föreslår vi följande:

Kollektivtrafik med båt är ett måste för alla som bor i Södra skärgården. Det vore smart att bygga ut båttrafiken enligt nedan för att minska trafikbelastningen på vägarna från Saltholmen in till staden eller andra destinationer. Saltholmsgatan och Torgny Segerstedsgatan är idag belastade med mycket trafik vilket är negativt ur miljösynpunkt, både luftkvalitet och buller. Därutöver innebär trafikbelastningen att det lätt uppstår förseningar i den kollektivtrafik som färdas där. Det i sin tur innebär att resenärerna missar båtavgången och får vänta en timme på nästa båt.

Konkreta förslag

- Fler turer direkt till stadens centrala delar. Lindholmen och Stenpiren bör kompletteras med fler tilläggs punkter där byte kan ske till annan kollektiv eller privat trafik eller ses som resmål. Dagens begränsade trafik till Stenpiren, med ankomst 08.04 och 16:06 samt avgångar 8.39 och 16.50 är möjligtvis anpassad till skolelever från skärgården, inte till arbetspendling eller resor av annan anledning.
- Dispens för båtarna att köra fortare på älven för att korta restiderna och göra resorna attraktivare och ge ett högre nyttjande.

SSIS – SÖDRA SKÄRGÅRDEN I SAMVERKAN

- Ökad söndagstrafik från Saltholmen året om till öarna för att erbjuda bättre möjligheter för öborna till idrott och föreningsliv samt ökade möjligheter besökande till öarna.
- Förläng sommartidtabellen till skärgården (ökat antal turer) i två steg. Steg 1 att gälla 1 maj – 30 september under vilken tid turister och besökande till skärgården ökar. Steg 2 en ytterligare ökning under perioden 15 juni till 15 augusti med bl.a. direktbåtar till badparadiset Vrångö.
- Planera in fler tvärförbindelser med båt mellan öarna. Idag finns all social service (vårdcentral, tandläkare, högstadieskola osv) på Styrso. För boende på Asperö och Brännö är det komplicerat att ta sig till Styrso. Ofta innebär det att de får åka till Saltholmen för att där byta till en annan båt. Valet blir då ofta att åka till staden för skola eller besök på vårdcentralen. Ännu ett sätt på vilket skärgården utarmas.

Alla måste vara medvetna om att Saltholmen för många inte är ett slutresmål utan en bytespunkt vilket kräver hög noggrannhet i kollektivtrafikens ankomster som ansluter till båtagångar.

Hemresan som kollektivtrafiken erbjuder är ett betydligt sämre alternativ.

Anpassningen av kollektivtrafiken till båtarnas avgångstider, som alltid är sista delen av resan, är dåligt planerad.

Att unga vuxna väljer bort Södra skärgården som bosättningsalternativ beror på flera orsaker där de begränsade resmöjligheterna och de långa restiderna är en väsentlig orsak. Då möjligheterna att få en bilparkering i närheten av färjan också är ytterst begränsad har nyinflyttade svårt att nyttja den, ur miljösynpunkt sämre, möjligheten att transportera sig.

Buss

För att resa vidare från Saltholmen när skärgårdens boende redan rest 25 - 45 minuter är buss och spårvagn de alternativ som finns tillgängliga. Om busstrafiken förbättras med fler direktlinjer till attraktiva resmål och goda bytespunkter samt bättre anpassning till båtarnas avgångstider skulle nyttjandet öka markant.

Hur krångligt det kan vara kan beläggas med följande exempel. En boende på Styrso som ska resa till Sisjöns handelscentrum har följande resväg. Båt till Saltholmen, byte till spårvagn, byte till buss i Kungssten, byte buss på Frölunda torg. Resan tar minst 75 minuter.

Konkreta förslag

- Linje 114 måste gå direkt till staden utan att gå omvägen via Nya Varvet. För den del av stadens befolkning som har längsta restiderna är det närmast ett hån att få ytterligare förseningar.
- Antalet direktlinjer från Saltholmen skall ökas. 1) Till Frölunda torg som är en stor knutpunkt till södra delen av staden. 2) Hisingen som är en stor arbetsplats. 3) Sahlgrenska som är både en stor arbetsplats och besöks av många ö-bor. I takt med att befolkningens genomsnittsalder ökar innebär det också fler som reser till sjukvården.

SSIS – SÖDRA SKÄRGÅRDEN I SAMVERKAN

- Kungsten som bytespunkt är inte alls bra. Varken anpassad för barn, äldre eller handikappade. Vi kan inte förstå att det överhuvudtaget är tillåtet att anlägga en bytespunkt för kollektivtrafiken på detta sätt. Med direktbussar enligt ovan förslag kan Kungsten läggas ned som bytespunkt buss/buss eller spårvagn/buss.
- Idag pratas mycket om förändrade mobilitetstjänster. Vi föreslår en självkörande buss som pendlar mellan Hinsholmens parkering och Saltholmen sommartid. Det är främst för besökande som kommer med bil för att sedan resa med båt. Det skulle underlätta för de besökande och minska biltrafiken på Saltholmsgatan som är hårt belastad idag.

Spårvagn

Spårvagnarna är för många det naturliga alternativet att ta sig till och från Saltholmen. Spårvagnarna har dock stora problem med tidspassningen. Det är väsentligt att spårvagnarna håller tidtabellen till Saltholmen då det är en bytespunkt och en missad båt innebär en timme eller mer i extra väntetid. Spårvagnar har dessutom en tendens, när de är försenade, att vända i Långedrag utan att åka till Saltholmen vilket är förödande för de som ska passa en båt för vidare resande. Enligt vår erfarenhet är förseningen ofta beroende på trassel i östra sidan av staden eller i centrala delar av staden.

Konkret förslag

- Skapa en pendellinje mellan Saltholmen och en lämplig bytespunkt väster om staden där flera linjer ansluter t.ex. Mariaplan. Linje 11 får vända där. Då kan resande till Saltholmen välja på flera alternativ för resande till Saltholmen. Linje 11 eller 3 till Mariaplan alternativt linje 9 till Kungssten. Där byter man sedan till Saltholmspendeln som kan gå var 10 minut i lågtrafik respektive var 5 minut i högtrafik och sommartid. Med den metoden skulle trafikproblem i övriga staden inte överföras till spårvagnspendel medan resenärerna har 3 alternativ att ta sig till Saltholmspendeln. Linje 9 behöver då inte förlängas till Saltholmen sommartid.

SSIS - Södra skärgården i samverkans företrädare i Ö-dialogen

Håkan Broberg, Marianne Bergman, Jan Kaaling, Gustaf Asplund, Jan Kristensson, Anna Palmers och Patrik Gustavsson (samtliga boende i Södra skärgården och med i både SSIS och Ö-dialogen)