



Förstudie: Södra skärgården

Ett första steg mot en strategisk plan

2022-12-20

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav i Göteborgs stads budget för 2022 byggnadsnämnden i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder, ta fram en strategisk plan för Södra skärgården¹. En del av uppdraget, gällande trafikrelaterade frågor, gavs till trafikinämnden.

I uppdraget från kommunfullmäktige riktat till byggnadsnämnden nämns särskilt två utmaningar och behov. Dels skärgårdens utmaning att utvecklas inom ramen för totalförsvaret, dels behovet av att utreda möjligheten till planändringar för att möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur, så som takkupor och förhöjt väggliv. När det gäller planändringar refereras till ett tidigare planarbete på Brännö.

I uppdraget från kommunfullmäktige riktat till trafikinämnden nämns särskilt att en strategisk plan för skärgårdens framtida utveckling ska inbegripa utökad kollektivtrafik i form av tätare turer, bättre arbets- och studiependlingsmöjligheter från skärgården in till centrala Göteborg, tvärförbindelser mellan öarna och förutsättningar för utökad samhällsservice. Den strategiska planen ska också inbegripa utökade pendelparkeringsmöjligheter på fastlandet för skärgårdsboende och transportmöjligheter för gods.

Att ta fram en strategisk plan som hanterar nämnda utmaningar är ett omfattande och komplext arbete. Under 2022 har stadsbyggnadskontoret, i samarbete med trafikkontoret tagit sig an uppdraget i form av en förstudie, som ska ses som ett första steg mot en strategisk plan. Förstudien sammanfattar kunskapsläget i de utmaningar för skärgården som nämns i kommunfullmäktigeuppdraget, samt redogör för vad för typ av plan en strategisk plan för Södra skärgården skulle kunna vara: fördjupad översiktsplan, planprogram, nya detaljplaner eller en lokal utvecklingsplan för samverkan. Samverkan behövs mellan offentliga, ideella och privata aktörer för att hålla skärgården levande, då skärgården har en problematik som mer liknar glesbygd, med ett minskat underlag för såväl samhällsservice som kommersiell service och kollektivtrafik.

Förstudien avslutas med ett kapitel om förslag till fortsatt arbete, där stadsbyggnadskontorets bedömning är att en kombination av nya detaljplaner och en lokal utvecklingsplan för samverkan är mest framkomlig och lämplig väg för att ge träff på målet om en strategisk plan för en levande skärgård, samt möjliggöra för klassisk skärgårdsarkitektur. Stadsbyggnadskontoret är ansvarig för att ta fram detaljplaner, men ansvaret för att ta fram en lokal utvecklingsplan för samverkan bedöms inte ligga på inom stadsbyggnadskontoret (blivande stadsbyggnadsförvaltningen) verksamhetsuppdrag.

För att starta fortsatt arbete i enlighet med förstudiens slutsats behövs politiska beslut om uppdrag och finansiering.

¹ Se Bilaga Uppdrag från kommunfullmäktige 2022

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Uppdraget.....	4
1.2	Syfte	5
1.2.1	Avgränsning	5
1.3	Nuläge	6
1.3.1	Demografi.....	7
1.3.2	Bostadsbestånd.....	8
1.3.3	Tendenser som påverkar en levande skärgård	10
2	Gällande planer för Södra skärgården.....	11
2.1	Översiktsplan för Göteborg	11
2.1.1	Övergripande inriktning	11
2.1.2	Södra skärgården i översiktsplanen.....	11
2.1.3	Riksintresse för totalförsvaret.....	13
2.1.4	Planeringsnivåer för kustzonen	15
2.1.5	Framtida ankoringsplatser för skärgårdstrafiken	16
2.1.6	Fiskebäckshamn utpekad som framtida färjetterminal.....	16
2.2	Byggnadsplaner	17
2.2.1	Tidigare försök att ändra byggnadsplan för Brännö.....	18
2.3	Sammanfattning avsnitt gällande planer	20
3	Trafik och mobilitet	21
3.1.1	Kollektivtrafik	21
3.1.2	Tvärförbindelser mellan öarna	22
3.1.3	Parkering på Saltholmen.....	23
3.1.4	Transportmöjligheter för gods samt frakttaxa	25
3.2	Sammanfattning avsnitt trafik och mobilitet	25
4	Fortsatt arbete	26
4.1	Vilka frågor återstår att tas om hand i en strategisk plan?.....	26
4.2	Vad för typ av plan kan en strategisk plan för skärgården vara?.....	27
4.2.1	En fördjupad översiktsplan.....	27
4.2.2	Ett planprogram för aktuella öar.....	28
4.2.3	Nya detaljplaner/områdesbestämmelser	29
4.2.4	En lokal utvecklingsplan för samverkansfrågor.....	30
4.3	Stadsbyggnadskontorets bedömning.....	31
5	Bilaga. Fördjupning: Trafik	32
6	Källor	51

1 Inledning

Avsnittet innehåller uppdraget från kommunfullmäktige i sin helhet, syftet med denna förstudie samt en nulägesbeskrivning av skärgårdens demografi, bostadsbestånd samt utvecklingstendenser.

1.1 Uppdraget

Nedan följer uppdraget som det är formulerat i sin helhet i Budget för Göteborgs Stad år 2022, från kommunfullmäktige till byggnadsnämnden respektive trafiknämnden.

1.1.1 Byggnadsnämnden

”Byggnadsnämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder, ta fram en strategisk plan för skärgårdens framtida utveckling.

Södra Skärgården

Göteborgs södra skärgård är en unik del av vår stad med ett rikt kulturlandskap och ett populärt besöksmål för såväl göteborgare som turister, men inte minst viktig för de boende själva. Geografin sätter dock begränsningar och skapar särskilda förutsättningar. Därutöver har det säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa över tid försämrats. Försvarsmakten, som återinrättat ett amfibieregemente i Göteborg, vill att skärgården ska vara levande och utvecklas inom ramen för totalförsvaret. Det innebär att hela samhället är viktiga aktörer och behöver delta för att försvara vårt oberoende. Samarbete med skärgårdsbefolkningen är i detta sammanhang en förutsättning för att lyckas. För att skapa förutsättning för att människor ska kunna verka och bo på öarna och för att kunna bevara en levande skärgård behövs det åtgärder som gör det enklare att få bygglov för såväl ombyggnation som nybyggnation. Eftersom dagens detaljplaner gör det svårt att få bygglov, inte minst på grund av att Södra skärgården omfattas av en rad restriktioner, behövs planändringar i de delar av Södra skärgården där detta är möjligt för att exempelvis möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur med förhöjda väggliv och kupor som idag klassas som ett tvåplanshus. Vad gäller nybyggnation resulterade ett större planarbete på Brännö i två mindre detaljplanarbeten, vilket kan tjäna som ett exempel i detta arbete. Arbetet ska införlivas i den strategiska planen för skärgårdens framtida utveckling tillsammans med berörda nämnder. Utöver Södra skärgården finns även andra områden i Göteborgs glesbygd som har stor utvecklingspotential.”

1.1.2 Trafiknämnden

”Byggnadsnämnden ansvarar för framtagandet av strategin, i samverkan med trafikkontoret och berörda nämnder.

Tillgänglighet till skärgård

Södra skärgården saknar fasta landförbindelser och är helt beroende av möjligheten att transportera människor och gods med färjor. Den demografiska utvecklingen i Göteborgs Stads skärgård bygger emellertid på en åldrande befolkning. Att den äldre delen av befolkningen väljer att bo kvar är positivt, men det visar med tydlighet att de yngre generationerna väljer bort skärgården som åretruntboende. Det finns således ett behov av att locka de yngre generationerna, framför allt de som är i fas med att skaffa egen familj, att bosätta sig i skärgården. Därför behöver det bli enklare att göra om- och nybyggnationer i skärgården. Fler åretruntboende skapar även en bättre robusthet i gods- och kollektivtransportsystemen. Något som är en förutsättning för att utveckla och ta vara på den potential som finns i skärgårdens turistnäring. Ansvaret för framtagandet av strategin ligger på byggnadsnämnden som i samverkan med trafiknämnden och andra berörda nämnder får i uppdrag att ta fram en strategisk plan för skärgårdens framtida utveckling. Den strategiska planen för skärgårdens framtida utveckling ska inbegripa utökad kollektivtrafik i form av tätare turer, bättre arbets- och studiependlingsmöjligheter från skärgården in till centrala Göteborg, tvärförbindelser mellan öarna och förutsättningar för utökad samhällsservice. Den strategiska planen ska också inbegripa utökade pendelparkeringsmöjligheter på fastlandet för skärgårdsboende och transportmöjligheter för gods.”

1.2 Syfte

Syftet med *Förstudie: Södra skärgården* är dels att sammanfatta kunskapsläget i de utmaningar som nämns i kommunfullmäktiges uppdrag, dels att redogöra för vad en strategisk plan för Södra skärgården skulle kunna vara.

Kunskapssammanfattningen synliggör vilka utmaningar som redan har en hantering och vilka utmaningar som kvarstår att hantera. Att ta fram en strategisk plan är ett omfattande och resurskrävande arbete. Samtidigt har många utredningar och planeringsunderlag i omgångar tagits fram om Södra skärgården. Förstudien har tagits fram för att hitta rätt form för fortsatt arbete, som ger träff på målet om en strategisk plan för södra skärgården, samt att möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur. Förstudien ska ses som ett första steg mot en strategisk plan.

1.2.1 Avgränsning

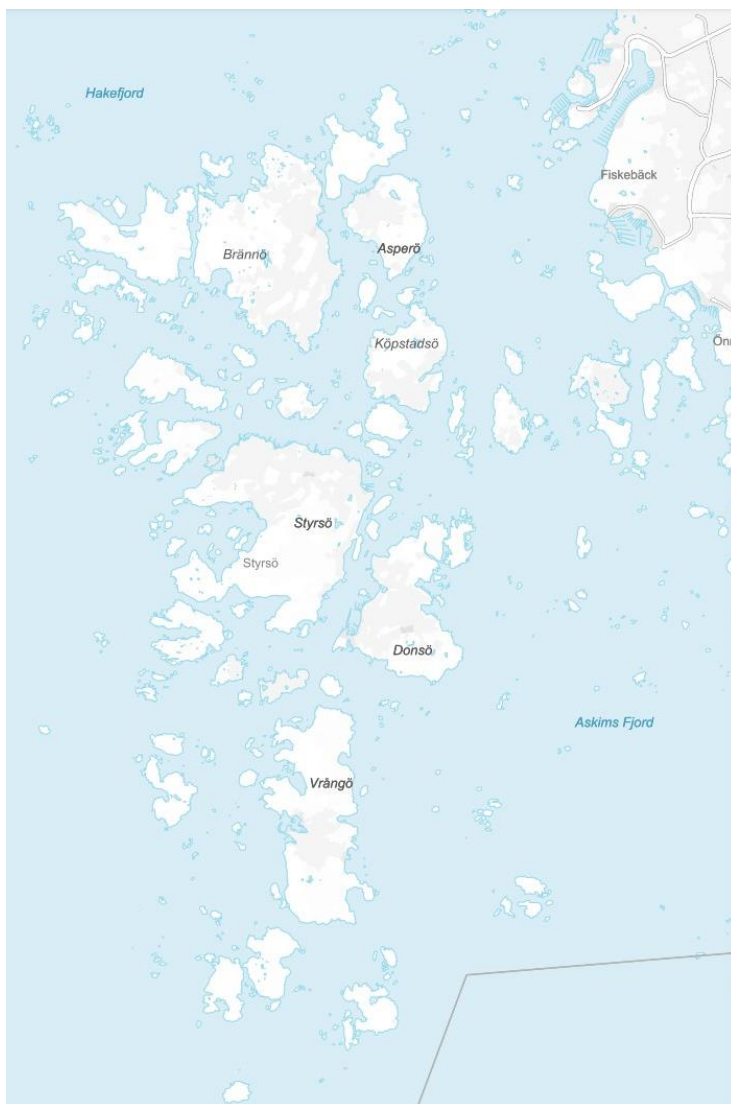
Förstudien är inte heltäckande gällande alla planeringsförutsättningar för Södra skärgården, utan är avgränsad till de utmaningar och behov som beskrivs i uppdraget från kommunfullmäktige. Förstudien är även avgränsad till vad rymms inom stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets verksamhetsuppdrag. Avgränsningen är förankrad i stadsbyggnadsledningen – stadsutveckling (SBS) samt trafikkontorets avdelningsledning för Samhälle.

För de delar av uppdraget som rör kollektivtrafik har Göteborgs stad ett begränsat mandat, vilket påverkar förstudiens möjlighet att leverera på uppdraget. Västtrafik är ansvarig part för planering och upphandling av

kollektivtrafiken i Göteborg, på uppdrag av Västra Götalandsregionen (VGR). Det innebär att det är Västtrafik som tar beslut om turtäthet, linjedragning samt om en linje ska behållas eller läggas ned. Trafikkontoret är Göteborgs stads ansvarig för kontakt med VGR och ansvarar även för kommunens intressen i kollektivtrafikfrågor.

Under framtagandet av förstudien har samtal förts med bland annat socialförvaltning sydväst, Göteborgs stads Parkering AB samt stadsledningskontoret. Vid ett tillfälle har information om uppdraget givits på Ö-dialogen, med möjlighet till inspel från representanter av boende på öarna samt ledamöter från nämnde för demokrati -och medborgarservice. Fortsatt arbete behöver involvera fler berörda förvaltningar och aktörer.

1.3 Nuläge



Södra skärgården består av ett 30-tal öar, med flest åretruntboende på Styrso, Donsö, Brännö, Asperö, Köpstadsö och Vrångö.

1.3.1 Demografi

Södra skärgården består av ett 30-tal öar. De öar som har flest åretruntboende är Styrö, Donsö, Brännö, Asperö, Köpstadsö och Vrångö. Ytterligare fem öar i skärgården är bebyggda med fritidshus. Det bor cirka 4700 personer året runt i Södra skärgården (2021). Sedan 1984 har den totala befolkningmängden succesivt ökat, med viss variation i nedgång och uppgång under början av 2000-talet. De senaste åren har det totala antalet invånare ökat något på Brännö och Donsö men varit oförändrat eller minskat något på övriga öar.

Södra skärgårdens demografi skiljer sig från Göteborg i stort. I skärgården bor färre barn i åldern 0-5år och betydligt färre personer i åldern 20-40 år än i Göteborg som genomsnitt. Skärgården har även en betydligt högre andel 60+ än Göteborg i stort. I skärgården finns även en tendens till att åretruntbostäder i stället används för delårsboende.

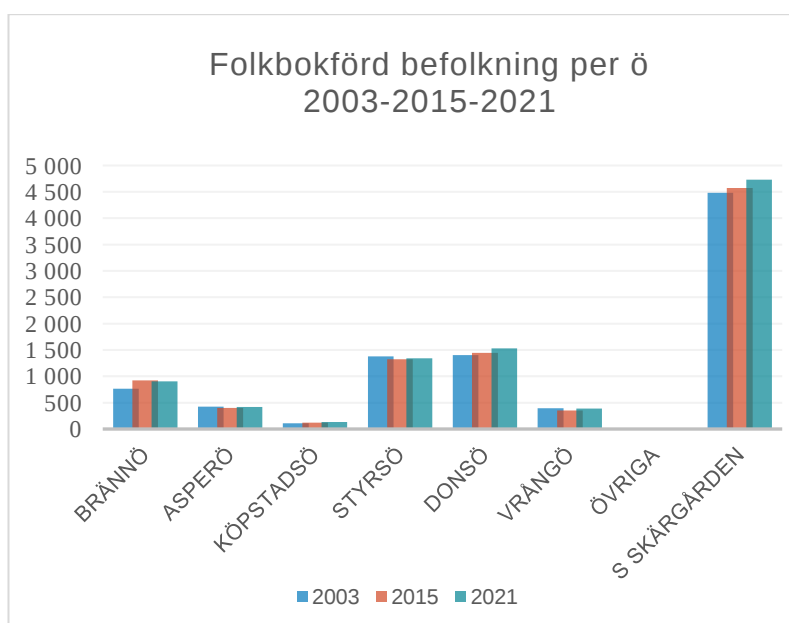


Diagram 1: Totala andelen folkbokförda i Södra skärgården

Källa: Göteborgs Stad, Statistik och analys

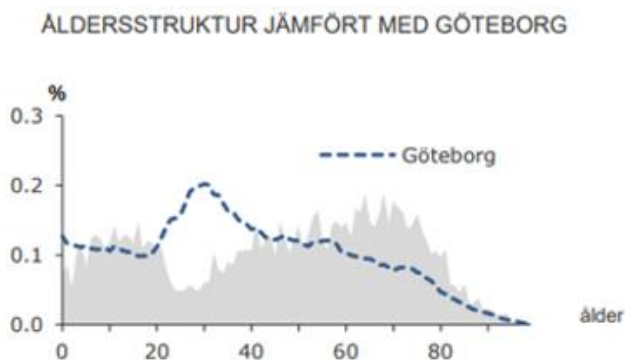


Diagram 2: Åldersstruktur för Södra skärgården jämfört med Göteborg.
Källa: Göteborgsbladet, Göteborgs Stad, Statistik och Analys

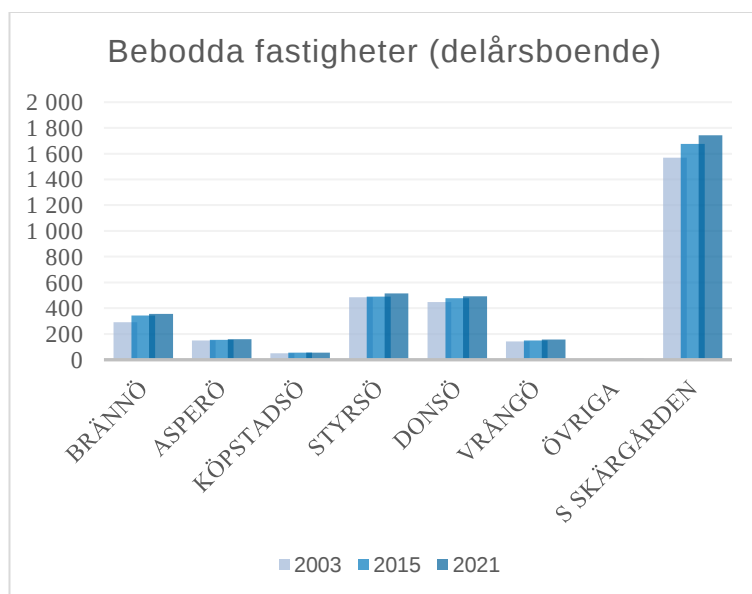


Diagram 3: Statistik över antal bebodda fastigheter, vilket visar hur många fastigheter som används som delårsboende.

Källa: Göteborgs Stad, Statistik och analys

1.3.2 Bostadsbestånd

Den dominerande bostadstypen på öarna är småhus. Ett mer varierat bostadsbestånd skulle kunna möjliggöra för flyttkedjor, som gör det möjligt att bo kvar även vid förändrad livssituation. Göteborgs stad arbetar redan i dag med att prioritera ett mer varierat bostadsutbud i skärgården, där så är möjligt och lämpligt. Till exempel har södra skärgården de senast 10 åren bebyggts med cirka 180 boenden i flerbostadshus. Om flerbostadshusen har bidragit till flyttkedjor där barnfamiljer flyttat till skärgården eller inte, har inte utvärderats.

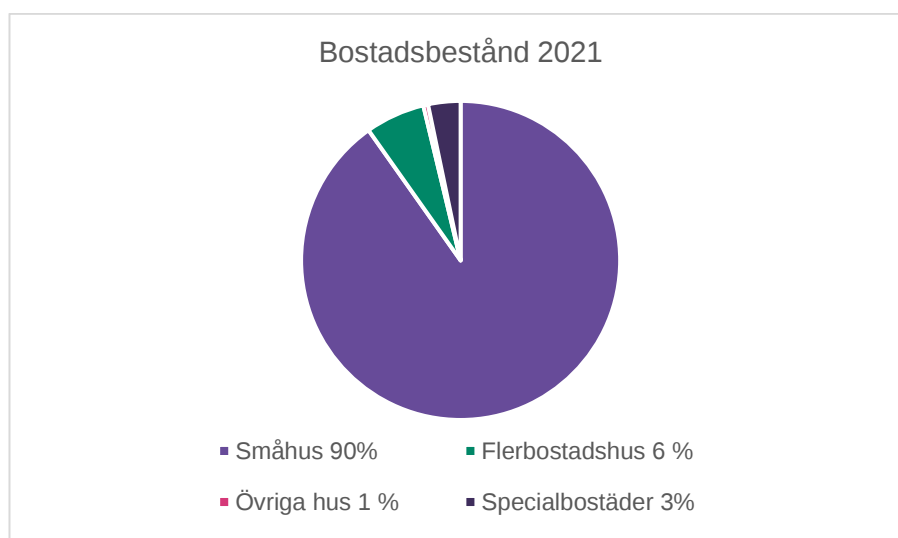


Diagram 4: Bostadsbestånd i Södra skärgården 2021.

(Med övriga hus avses byggnader som inte huvudsakligen är avsedda för bostadsändamål men ändå innehåller vanliga bostadslägenheter, till exempel byggnader

1.3.2.1 Nybyggnation

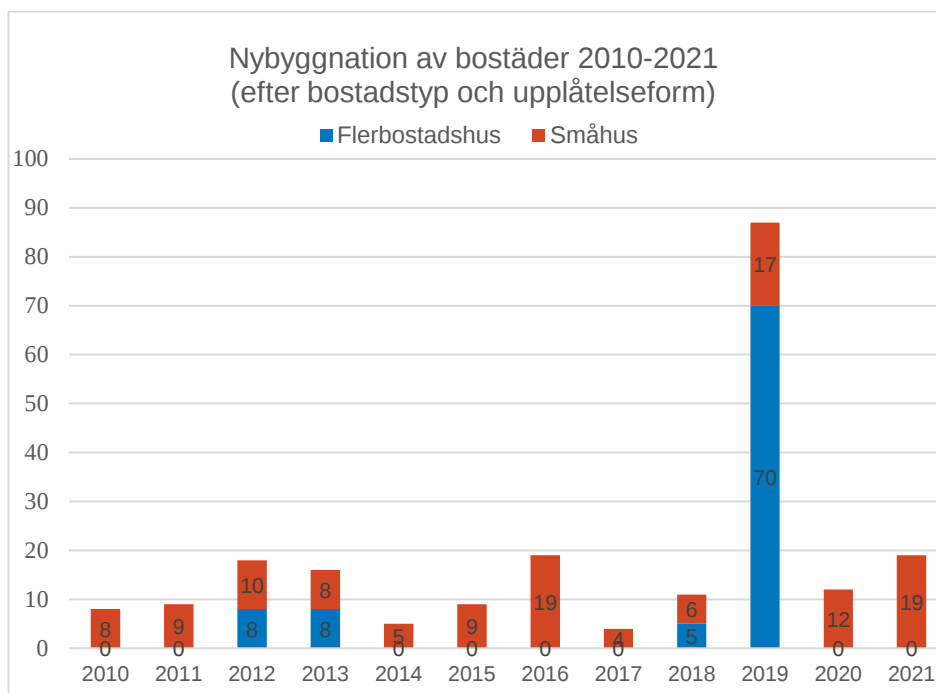


Diagram 5. Nybyggnation av bostäder efter bostadstyp och upplåtelseform 2010–2021
Källa: Fastighetskontoret, Statistikdatabasen Göteborgs Stad

Den nybyggnation som har byggts i skärgården under åren 2000–2017 motsvarades genomsnitt av cirka 10 bostäder per år. I huvudsak var det småhus som byggdes. Åren därefter, mellan 2018 och 2021 har i genomsnitt cirka 31 bostäder byggts per år, där mer än hälften är i flerbostadshus. 2019 sker ett trendbrott, då en betydande större andel bostäder färdigställdes jämfört med tidigare år, samt fler än tidigare i flerbostadshus. Antalet bostäder som färdigställdes under 2020 och 2021 motsvarar de högre topparna under 2010–2017, om detta håller i sig under kommande år är för tidigt att säga.

Utöver den färdigställda nyproduktionen finns det laga kraft vunna detaljplaner med cirka 10 bostäder, som ännu inte har byggts ut.

1.3.2.2 Bostäder i pågående planering

I de pågående, ännu ej antagna, detaljplanerna som finns i Södra skärgården ryms cirka 100–110 bostäder, både som flerbostadshus och som småhus. Det finns även cirka 50 bostäder i beslutade positiva planbesked. Därutöver finns flera förfrågningar om begäran om planbesked som det inte finns något beslut om än.

1.3.2.3 Kommunal service

Att erbjuda kommunal service ute i skärgården är en grundförutsättning för att hålla skärgården levande. I dag finns både förskolor, grundskolor och ett

äldreboende i skärgården. På Styrso finns ett folkbibliotek som är samlokaliserat i Styrso skolans lokaler, men som på sikt behöver flytta då skolan har behov av att nyttja hela byggnaden.

Det finns kommunala förskolor på Asperö, Brännö, Köpstadsö, Styrso, Donsö samt Vrångö. Grundskolorna i skärgården som finns är Asperöskolan (f-3), Brännöskolan (f-3), Donsöskolan f-6 och Styrso skola f-9. Det fria skolvalet gör det möjligt för elever att söka sig till annan skola än sin geografiskt närmaste och en del elever väljer skolor på fastlandet i stället, vilket kan påverka anslaget till skärgårdens skolor.

På Styrso finns även ett av Göteborgs 60 vård- och omsorgsboenden. Den ökade andelen äldre i skärgården ger ett ökat behov av hemtjänst. Det finns även ett identifierat behov av att tillhandahålla övernattningsmöjligheter för hemtjänstpersonal i Södra skärgården. Om behovet går att lösa inom lösa inom befintliga kommunala lokaler eller om behovet behöver lösas med nybyggnation och därmed ny detaljplan är ännu klargjort.

1.3.3 Tendenser som påverkar en levande skärgård

Att andelen äldre och andelen delårsboende ökar, samtidigt som andelen barnfamiljer är små, påverkar underlaget till såväl samhällsservice som kommersiell service och kollektivtrafik. Det är en problematik som liknar glesbygd mer än Göteborg i stort.

Det är möjligt att Södra skärgården står inför ett generationsskifte inom ett antal år, med tanke på den stora andelen äldre och att småhus är den dominerande bostadsformen. Generationsskifte² innebär att befolkningen i ett bostadsområde förnygras när äldre lämnar sina bostäder och yngre flyttar in, en process som ofta sker under lång tid. Men det kan också bli så att de bostäder som friställs i stället köps för att användas som delårsboende. En sådan utveckling ökar inte underlaget för förskola, skola och kollektivtrafik. Ett tredje scenario är en blandning av generationsskifte och ökad andel delårsboende.

Det finns inget lagutrymme för kommunen att styra om en åretruntbostad används som fritidsbostad eller åretruntbostad.

² Stadsledningskontoret, Statistik och Analys

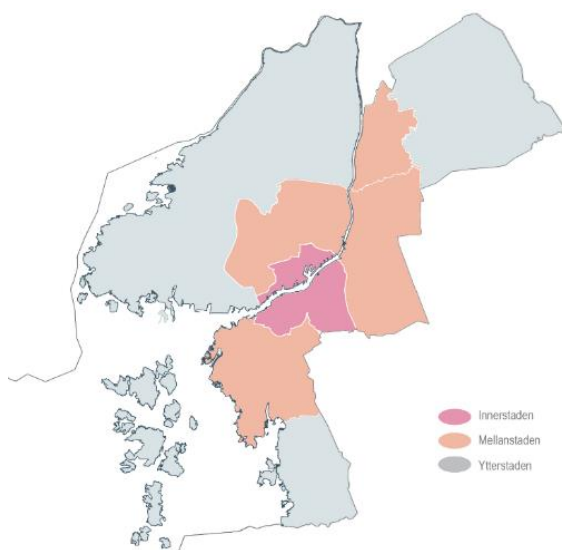
2 Gällande planer för Södra skärgården

Avsnittet sammanfattar kunskapsläget om hur översiktsplanen för Göteborg har hanterat strategiska frågor för Södra skärgården och vad översiktsplanen säger om hur skärgården ska utvecklas. Avsnittet beskriver även vad som är problematiken med de byggnadsplaner som till största delen är den juridiskt gällande planformen för Södra skärgårdens bebyggelseområden.

2.1 Översiktsplan för Göteborg

2.1.1 Övergripande inriktning

Under 2022 antogs en ny översiktsplan för Göteborg. Översiktsplanen är en strategisk plan för hela Göteborgs kommun och visar på en viljeinriktning för mark- och vattenanvändningen i kommunen på en övergripande nivå.



Översiktsplanen anger en utbyggnadsinriktning för Göteborgs fortsatta utbyggnad, som är att utbyggnad framför allt ska ske inom det sammanhängande stadsområdet innerstaden (utvidgad innerstad) och mellanstaden. I innerstaden och mellanstaden finns redan gjorda investeringar i infrastruktur med mera som ekonomiskt motiverar en prioriterad utbyggnad i detta område.

Södra skärgården ingår däremot i ytterstaden och i skärgården finns främst möjlighet till varsam komplettering av ny bebyggelse, för att möjliggöra en levande skärgård genom en ökad blandning av bostadsformer, verksamheter och samhällsservice.

2.1.2 Södra skärgården i översiktsplanen

Södra skärgården har en särskilt geografisk fördjupning i översiktsplanen. Fördjupningen beskriver skärgårdens specifika utmaningar, som helt eller delvis skiljer sig från övriga ytterstaden. Översiktsplanen har följande rekommendationer för Södra skärgården:

- Främja en levande skärgård med en livskraftig och god befolkningsutveckling samt goda förutsättningar att bo, verka och besöka öarna.
- Skärgården ska varsamt kunna kompletteras med ny bebyggelse för ökad blandning av bostadsformer, verksamheter och samhällsservice.
- Säkra samhällsviktiga hamnar mot översvämning vid höga havsnivåer. Skärgårdstrafikens hamnar berörs särskilt.
- Utveckla befintliga hamnar med fler funktioner; såväl skärgårdstrafikens hamnar, småbåtshamnar och gästhamnar som gods- och fiskehamnar.
- Avlasta Saltholmen genom utökad skärgårdstrafik till fler angränsningsplatser på fastlandet. Utveckla mobilitetstjänster för skärgårdens befolkning samt utöka skärgårdstrafiken mellan öarna.
- Värna och utveckla natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden.

Rekommendationerna har bäring på alla skeden i stadsutvecklingsprocessen, i planering, genomförande och förvaltning. En del av rekommendationer är möjliga att genomföra genom ordinarie processer eller budget i stadens förvaltningar, medan andra av rekommendationerna är direkt beroende av politiska beslut om investeringar.



Del av Markanvändningskarta över Södra skärgården, från översiktsplan för Göteborg. Översiktsplanen i sin helhet finns på <http://oversiktsplan.goteborg.se>.

2.1.2.1 Tidigare fördjupade översiktsplaner (föp)

I samband med översiktsplanens antagande togs även beslut om att de tidigare fördjupade översiktsplaner (föp) som fanns för Styrso, Donsö och Brännö inte längre är aktuella. Föparna är delvis inarbetade i den nya översiktsplanens förslag, likaså redan beslutade positiv planbesked.

De fördjupade översiktsplanerna var på en detaljeringsnivå som inte är bruklig för översiktsplaner, med förslag på bebyggelse ned på fastighetsnivå. Detaljeringsnivån gav däremot stort stöd vid beslut om planbesked och avstyckningar, vilket gått förlorat med nuvarande översiktsplan.

2.1.3 Riksintresse för totalförsvaret

Stora delar av Södra skärgården ingår i riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kapitlet i miljöbalken. Riksintresset innebär begränsningar i möjligheten till bebyggelseutveckling i Södra skärgården. I samband med framtagandet av Göteborgs nya översiktsplan initierade stadsbyggnadskontoret dialog med Försvarmakten, då det fanns behov av att skapa större förutsägbarhet och minskade handläggningstider i detaljplaneskedet. Dialogen ledde fram till ett förtydligande av gräns för riksintresse för totalförsvaret. Förtydligandet innebär att Försvarmakten kommer vara fortsatt restriktiv till ny bebyggelse väster om redovisad gräns (se karta nedan) och mindre restriktiv öster om gränsen. Översiktsplanen föreslår därför ingen ny bebyggelse väster om gränsen. Information om detaljplanering och bygglov utomplan ska alltid delges Försvarmakten.



Bild från översiktsplan för Göteborg: Försvarmaktens förtydligande av gräns för riksintesse för totalförsvaret. Inom rasterat område kommer Försvarmakten vara fortsatt restriktiv till bebyggelse. Öster om denna gräns kommer Försvarmakten vara mindre restriktiv för ny bebyggelse.

Reglerna kring Attefallsbostadshus (enligt 9 kap 4 d § PBL) förändras inte av förtydligandet. Detta innebär att bygglovsbefriade åtgärder (så kallade attefallsåtgärder) inte får uppföras inom riksintresset utan en bygglovsprövning. Det är staten som beslutar om reglerna för riksintresse och kommunen har ingen rådgivning i denna fråga.

2.1.3.1 Riksintresse totalförsvaret – påverkansområde för buller

Efter översiktsplanens antagande har stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med riksintresse totalförsvarets påverkansområde för buller. Högt och eller långvarigt buller kan ge negativa hälsoeffekter och därför behöver ny bebyggelse som prövas i detaljplanprocesser och bygglov visa att föreslagen bebyggelse inte innebär en hälsorisk ur bullersynpunkt. Ett strategiskt PM med arbetsnamnet *Buller i Södra skärgården – hantering av buller från militärövningsområdet i detaljplanläggning* har arbetats fram för att klargöra planeringsförutsättningarna för buller som genereras av militärövningsområdena i skärgården, samt för att ge en inriktning för hur frågan bör hanteras i detaljplanering och bygglovsprövning. Till PM hör en bilaga med en djupare analys av bullersituationen på de aktuella delarna av Södra skärgården, som visar på den totala bullerexponeringen i området. PM:et fokuserar på de områden som ligger öster om Försvarmaktens förtydligade gräns för riksintresse totalförsvaret vilket också motsvarar de områden som översiktsplanen pekar ut som möjliga för ny bebyggelse.

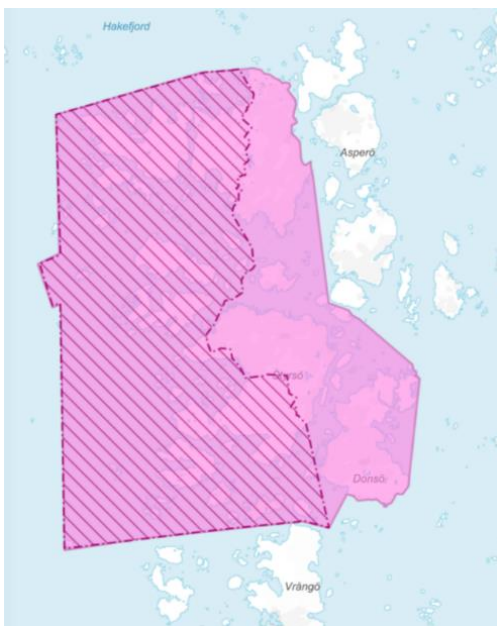


Bild från översiktsplan för Göteborg: Rosa område visar riksintresse totalförsvaret - påverkansområde för buller eller annan risk. (Rastrerat område visar Försvarmaktens förtydligande av riksintressets gräns, där fortsatt restriktiv till bebyggelse kommer råda.)

I PM framgår att stadsbyggnadskontorets bedömning är att bullersituationen på en plats behöver bedömas utifrån ett helhetsperspektiv och utgå från den samlade påverkan på människors hälsa, snarare än enskilda faktorer. Bullersituationen inom riksintresset totalförsvaret - påverkansområde buller är i sig inte av sådan art eller omfattning att det är motiverat att hindra en

utveckling av samhället på öarna. Bullersituationen kan inte heller anses leda till att markanvändningen skulle vara olämplig i PBL:s mening. Skjutbullen kan tidvis överskrida riktvärdena men endast i begränsad omfattning såväl ljudmässigt som tidsmässigt. Den bullerpåverkan som sker i skärgården är begränsad, särskilt genom att verksamheten är begränsad under semestertider, helger, kvällar och nätter. De områden som översiktsplanens pekar ut i markanvändningskartan som möjliga områden för bebyggelse kan - trots bullerpåverkan från verksamheten som under delar av året överskrider riktvärdena - inte anses var olämpliga ur hälsosynpunkt. Områdena kan snarare betraktas som lämpliga ur ett hälsoperspektiv, jämfört med andra platser i Göteborg. Detta eftersom öarna är bilfria och i övrigt i stort befriade från den bullerbelastning som råder i stora delar av resten av staden. I skärgården föreligger även en god luftkvalitet och närheten till grönska och hav vilket är positivt ur hälsosynpunkt.

Status för arbetet är att stadsbyggnadskontorets bedömning av hur bullerfrågan ska hanteras är klar. Dialog har inletts med Försvarsmakten och därefter återstår redovisning för länsstyrelsen. Därefter kan PM:et börja användas i detaljplanprocessen samt bygglov.

2.1.4 Planeringsnivåer för kustzonen

I samband med översiktsplanen har *Planeringsnivåer för ny bebyggelse längs kustzonen och skärgården* tagits fram, för att komplettera det tematiska tillägget om översvämningssrisker. Ny bebyggelse ska anpassas till ett framtida klimat med förväntade höga havsnivåer och fler översvämningar.

Planeringsnivåer kustzonen		
Högvatten år 2 100 med 200 års återkomsttid	2,4	
Läge	≥10 m från strand	<10 m från strand ¹
Samhällsviktig anläggning ²	3,4	3,9
Samhällsservice ³	2,9	3,4
Sammanhållen bebyggelse ⁴	2,9	3,4
Byggnad och Byggnadsfunktion ⁵	2,7	3,2
Komplementbyggnader fristående garage, uthus med mera (ej komplementbostadshus) ⁶	2,5	3
Framkomlighet	2,2	2,7

¹ Vind och vågeffekter - generellt påslag på 0,5 m inom 10 m zon från strandkant

² Samhällsviktig anläggning - stora sjukhus, viktiga anläggningar teknisk försörjning, säkerhetsmarginal 1,0 m

³ Samhällsservice - vård, skola, omsorg och livsmedeldistribution, säkerhetsmarginal 0,5 m

⁴ Ny sammanhållen bebyggelse i ny struktur - se Boverkets tillsynsvägledning för översvämningssrisker, säkerhetsmarginal 0,5 m

⁵ Ny byggnad och byggnadsfunktion i bef. struktur - färdigt golv eller tekniska anläggningar viktiga för byggnadsfunktionen, säkerhetsmarginal 0,3 m

⁶ Komplementbyggnad - fristående garage, uthus med mera (ej komplementbostadshus), andra mindre byggnader med kort livslängd eller lågt värde där få personer vistas samt mindre tillbyggnader

Tabell med planeringsnivåer för kustzon, ur bilaga till översiktsplan för Göteborg.

Planeringsnivåerna är dimensionerade för en händelse år 2100 med 200 års återkomsttid, vilken motsvarar ett vattenstånd på ca 2,4 meter (RH 2000). Planeringsnivåerna är indelade i olika bebyggelsekategorier beroende på konsekvenserna vid en eventuell översvämningshändelse - se tabellen nedan. För skyfall gäller samma dimensionerade händelse och säkerhetsmarginaler som i de centrala delarna av staden. Vid framtagande av ny detaljplan ska planeringsnivåerna användas för lokalisering av ny bebyggelse.

Bygglovsprövning sker mot gällande plan, vilket innebär planeringsnivåerna måste följas för att få bygglov.

2.1.5 Framtida angöringsplatser för skärgårdstrafiken

2019 gav kommunfullmäktige byggnadsnämnden i uppdrag att inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angröringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen (KF 2019-09-12, handling nr 147 § 22 0673/16).

Uppdraget hanterades genom att Stadsbyggnadskontoret tog fram *PM kompletterande angöring för skärgårdstrafiken* med tänkbara angöringsplatser som kan avlasta Saltholmen. 15 platser analyserades utifrån kriterier som närhet till målpunkter, upptagningsområde för dagbefolkning, tillgänglighet vad gäller kollektivtrafik och cykel, restid, planförhållanden och investeringskostnader. Utredningen resulterade i att Operan och Pumpgatan finns med i översiktsplanens markanvändningskarta som *Framtida angöringsplatser för skärgårdstrafiken*. Fortsatt utredningar behövs innan platserna kan tas i bruk för skärgårdstrafik och ett faktiskt genomförande kräver politiska beslut.

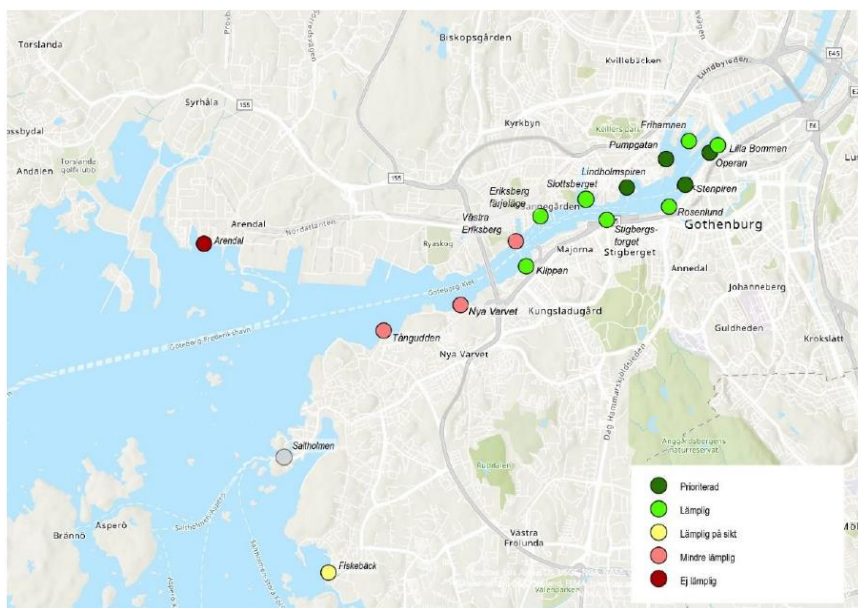


Bild från PM Kompletterande angöring för skärgårdstrafiken, underlagsrapport till översiktsplan för Göteborg.

2.1.6 Fiskebäckshamn utpekad som framtida färjeterminal

I översiktsplan för Göteborg (2022) är Fiskebäckshamn utpekad som möjlig framtida färjeterminal för personaltrafik på lång sikt, med syfte att kunna avlasta Saltholmen.

Sedan tidigare finns ett beslut i kommunfullmäktige från 2016 om att Saltholmen även fortsättningsvis ska vara angöringspunkt för skärgårdstrafiken.

2.1.6.1 Detaljplan för fiskeri- och kustbevakningsändamål i Fiskebäck

2022-06-21 fattade byggnadsnämnden beslut om att starta detaljplan för fiskeri- och kustbevakningsändamål i Fiskebäckshamn. I samband med beslutet fattade byggnadsnämnden även ett inriktningsbeslut om att detaljplanen ska starta utan att beakta möjligheten för en framtida skärgårdsterminal för persontrafik inom planområdet. Inriktningsbeslutet kan innebära en begränsning av möjligheten att genomföra en framtida färjeterminal i Fiskebäckshamn, med tillhörande ytor för fotgängare, kollektivtrafik och tillkommande parkeringsytor.

2.2 Byggnadsplaner för Asperö, Brännö, Donsö, Styrö och Vrångö

För större delen Södra skärgårdens bebyggelseområden gäller den äldre planformen byggnadsplan. Byggnadsplaner är juridiskt bindande och motsvarar dagens detaljplaner. Byggnadsplaner för skärgården är framtagna mellan slutet av 1940-talet till mitten av 1980-talet gäller för huvuddelen av bebyggelseområdena på Asperö, Brännö, Donsö, Styrö och Vrångö. Köpstadssöns huvudsakliga byggelseområden omfattas i stället av områdesbestämmelser från 1990.

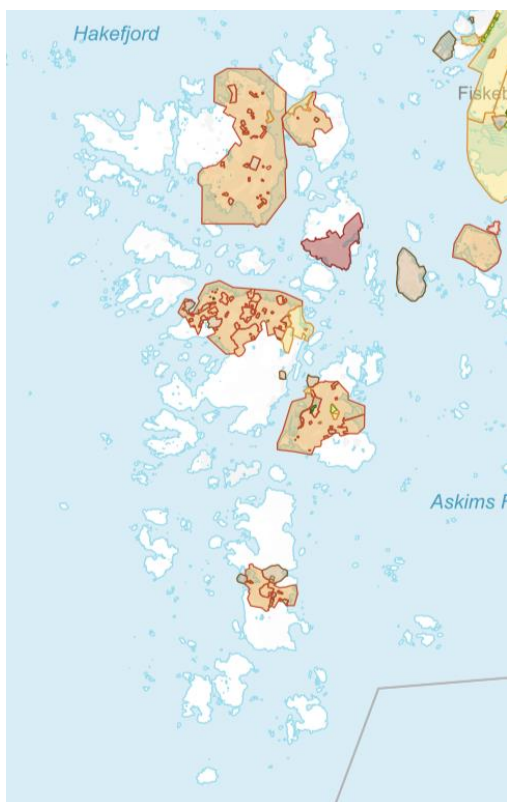


Bild: Planlagda områden i Södra skärgården. Huvuddelen av öarnas bebyggelseområden omfattas av äldre detaljplaner på Brännö, Asperö, Styrö, Donsö, Vrångö samt Förö. Köpstadssö omfattas av områdesbestämmelser och Knarrholmen omfattas av en nyare detaljplan.

Byggnadsplanerna reglerar bland annat byggnadsarea, byggnadshöjd, våningsantal, taklutning och möjligheten att inreda vind. Byggnadsplanens planbestämmelser påverkar möjligheten till ombyggnation av befintliga hus

eftersom bygglovsprövning görs mot gällande plan. Vind som inreds och utökas i volym, med takkupa, bedöms oftast innebära ytterligare en våning. Det innebär att för de områden av byggnadsplanerna som har planbestämmelse om en våning samt vind, kan takkupa och förhöjt väggliv inte bedömas som planenliga. Slutsatsen blir att huset får två våningar och därmed avviker från byggnadsplanens bestämmelse om en våning samt vind.

Inom de områden som av försvaret har utpekats som riksintresse och påverkansområde för buller och annan risk, krävs bygglov för de i vanliga fall bygglovsbefriade åtgärderna, så kallade Attefallsåtgärder:

- Komplementbostadshus
- Tillbyggnad 15 m² BTA
- Inreda ytterligare bostad

För de områden som omfattas av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse gäller inte heller de bygglovsbefrielse av åtgärder som nämns ovan.

Byggnadsplanerna har i vissa områden planlagts på nytt och därmed ersatts av detaljplaner. De nyare detaljplanerna kan ha planbestämmelser som redan idag gör det möjligt att få bygglov för till exempel takkupa och förhöjt väggliv. En förutsättning för att ta fram en ny detaljplan är att det finns en planansökan om nybyggnation, som fått positivt besked av byggnadsnämnden. Därefter skrivs ett planavtal mellan kommunen och den/de som sökt planavtal över de kostnader som tillkommer i samband med planarbetet.

2.2.1 Tidigare försök att ändra byggnadsplan för Brännö

2009 fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag av dåvarande stadsdelsnämnd för Södra Skärgården att genomföra en ändring av byggnadsplanen för Brännö, med avsikten att öka maximal byggnadsarea ifrån 120 till 150 kvm. Bakgrunden var ett antagande om att en större bostadsyta skulle göra det mer attraktivt för barnfamiljer att flytta ut. Arbetet avbröts med beslut i byggnadsnämnden 2018-08-28.

Skälen till att uppdraget avbröts var flera:

- Kulturmiljö - En generell planändring skulle innebära att alla byggrätter gavs möjlighet att öka sin byggnadsarea oavsett hänsyn till kulturmiljö, topografi och andra förutsättningar.
- Andra planbestämmelser behövde också ses över - Att enbart ändra bestämmelsen för maximal byggnadsarea skulle inte påverka möjligheten till förhöjt väggliv, enligt lokal byggnadstradition, då detta regleras av nuvarande planbestämmelse om envåningshus.
- Översvämningsrisk - Delar av byggnadsplanens område ligger lågt och hur översvämningsrisken påverkar bebyggelsen bedömdes behöva utredas vidare, med hänvisning till arbetet med ny översiktsplan.
- Strandskydd återinträder vid framtagande av ny detaljplan vilket innebär att för de fastigheter som berörs, behöver frågan om skäl för upphävande prövas.

- Riksidress för totalförsvaret - Brännö omfattas av riksidress för totalförsvaret avseende influensområde för buller vilket påverkar möjligheten att planera för ny eller befintlig bebyggelse inom området.
- Nya planeringsförutsättningar sen uppdraget kom (2009) - Plan och bygglagen har förändrats så att möjligheten att göra en tillbyggnad på 15 m2 samt 25 m2 komplementbyggnad eller komplementbostadshus tillkommit (attefallshus, numera 30m²). Möjligheten till tillbyggnad och komplementbostadshus innefattar inte det område som är utpekad enligt kommunens bevarandeprogram (1999) eller som omfattas av riksidress för totalförsvaret.

I avbrytandet hänvisades även till pågående översiktsplanarbete där de fördjupade översiktsplanerna aktualitet skulle ses över.

Planarbetet visade även att flertalet byggnader inte är planenliga, utan står på prickmark eller allmän plats, se bild nedan.

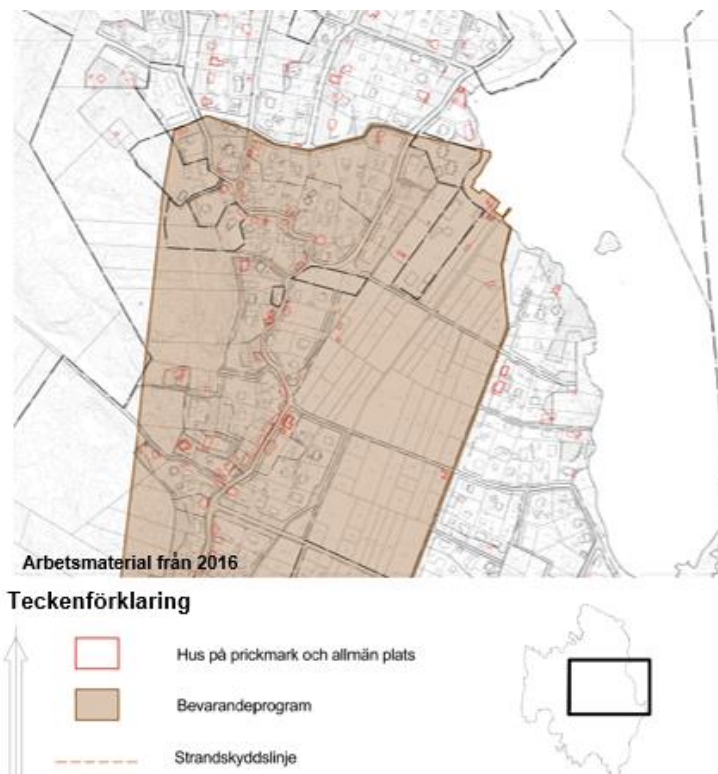


Bild: Del av karta över hus på prickmark och allmän plats, från avbrutet planarbete 2016–2018.

2.2.1.1 Strandskydd

I skärgården finns områden både med strandskydd, utökat strandskydd och med upphävt strandskydd. Inom delar av de mest tätbefolkade områdena av Södra skärgårdens större öar (Brännö, Styrö, Donsö, Köpstadö och Asperö) är strandskyddet upphävt, vilket innebär att anläggningar och anordningar kan ordnas inom området utan krav på dispens. När en ny detaljplan startar för ett område som i dag har upphävt strandskydd, kommer strandskyddet automatiskt att återinträda och eventuell dispens behöver sökas för tillkommande

anläggningar. Översiktsplanens bebyggelselager håller sig utanför strandskyddat område, med några få undantag.

Faktaruta

Strandskydd har som syfte att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområdet samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten, enligt miljöbalken 7 kapitlet 13 §. Reglerna för strandskydd beslutas av riksdagen genom strandskyddsreglerna inom miljöbalken.

Dispens från strandskydd kan ges om åtgärden inte strider mot förbudets syfte och om det finns ett särskilt skäl. De särskilda skälen står i sin helhet i 7 kap. 18 c–d § miljöbalken och innebär att dispens kan ges under förutsättning att området:

- redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften
- genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen
- behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området
- behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Om platsen ligger inom ett utpekad område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallat LIS-område, kan dispens ges om syftet är:

- bidrar till utvecklingen av landsbygden
- är att bygga ett enstaka en- eller tvåbostadshus i anslutning till befintliga bostadshus.

Källa: Länsstyrelsen Västra Götaland

2.3 Sammanfattning avsnitt gällande planer

I samband med ny översiktsplan har planeringsförutsättningar klargjorts gällande riksintresse för totalförsvaret, samt planeringsnivåer för nybyggnation för att undvika översvämning vid högt vattenstånd. Av de frågor som tidigare avbrutet planarbete på Brännö identifierade, kvarstår följande att hantera: lämpligheten i om- och nybyggnation i relation till topografi och kulturmiljö, återinträdelse strandskydd, hantering av befintliga byggrätter inom översvämningsrisk samt hantering av ej planenliga byggrätter. Slutsatsen från det avbrutna planarbetet var att en ändring av byggnadsplanen inte är möjlig utan att helt ny detaljplan eller områdesbestämmelser krävs.

3 Trafik och mobilitet

Avsnittet sammanfattar kunskapsläget i de trafikrelaterade delarna i uppdraget från kommunfullmäktiges till trafikinämnden, det vill säga hanteringen av kollektivtrafik, pendelparkering, tvärförbindelser mellan öarna samt transportmöjligheter för gods och frakttaxa. En fördjupning av avsnittet går att läsa i Bilaga Fördjupning: Trafik.

3.1.1 Kollektivtrafik



Foto: Styrsöbolaget

3.1.1.1 Nuläge

Södra skärgården försörjs av färjetrafik med angöring på fastlandet vid Saltholmen. Under veckodagarna går även en direktfärja från skärgården in till de centrala angöringsplatserna Lindholmen och Stenpiren. Från Saltholmen finns kollektivtrafikanslutningar i form av spårvagnslinje 11 mot Bergsjön, samt busslinje 114 (Ö-snabben) mot Nils Ericson Terminalen. Ö-snabben ger en restidsmässigt snabbare resa in till centrum i jämförelse med spårvagnen.

Under sommaren är resandet till och från Södra skärgården markant högre än under vintern vilket beror på inströmningen av turister och sommargäster.

Majoriteten av resorna som sker med skärgårdstrafiken är resor till och från arbetet. Merparten av skärgårdsborna pendlar till arbetsplatser i sydvästra Göteborg, följt av centrum (2018). Endast en liten del reser till Hisingen eller till andra kommuner inom regionen. En tredjedel av den förvärvsarbetande skärgårdsbefolkningen har sin arbetsplats i skärgården, främst på Donsö, Styrsö och Brännö. Det lokala näringslivet har cirka tre fjärdedelar av sin arbetskraft boende i skärgården, medan resterande fjärdedel av arbetskraften pendlar till skärgården från fastlandet, främst från de centrala och västra delarna av Göteborg.

3.1.1.2 Västtrafiks pågående förstudie inför ny upphandling av båttrafik

Västtrafik AB är ansvarig för planering och upphandling för kollektivtrafiken i Göteborg, på uppdrag av Västra Götalandsregionen. Västtrafik arbetar med en pågående förstudie om färjetrafiken i Södra skärgården, inför ny upphandling av båttrafik med trafikstart 2025. Förstudien har bäring på kommunfullmäktiges uppdrag till trafikinämnden gällande kollektivtrafiken, där trafikinämnden har ett begränsat mandat.

Inom förstudien har Västtrafik genomfört en marknadsanalys av dagens resande och förutsättningar, samt gjort en bedömning av den framtida potentialen för

resande, utifrån de planer och mål som finns för framtida utveckling de kommande 15–20 åren. Slutsatsen är att de utvecklingsplaner som finns för Södra skärgården bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig trafikvolym. Främst är det antalet resenärer under sommarhalvåret som bedöms öka i takt med att Göteborg växer och fler vill besöka skärgården, vilket påverkar sommartidtabellen. Att eventuellt fler väljer att bo och arbetspendla från sina fritidshus på öarna skulle kunna ge fler resenärer, men det bedöms inte heller medföra att trafikvolymen behöver utökas.

Västrafiks marknadsanalys har inkluderat dialog med till exempel skolor, socialförvaltning Västra Göteborg, kundsynpunkter med mera. Det som bland annat har framkommit är att det idag är svårt att ta sig mellan öarna inom skärgården, vilket gör att det ofta är lättare att använda service, fritidsintressen med mera på fastlandet i stället, vilket inte gynnar en levande skärgård. Skolorna i skärgården har även svårt att få till sina scheman både för personal och elever.

En annan synpunkt är att tidtabellerna ändras på sommaren så att de som arbetspendlar då får andra tider då de kan resa. Detta ställer till det framför allt för de som har fasta arbetstider, som personal inom vård, skola och omsorg till exempel.

Stadsbyggnadskontorets förstudie om Södra skärgården får inte föregå Västtrafiks interna beslut om sin förstudie. Därför har förstudien inte möjlighet att redogöra för Västtrafiks förslag om linjedragning, tidtabeller med mera. Det som går att säga är att Västtrafiks förstudie har som målsättning att inom samma trafikvolym som idag skapa:

En bastidtabell året runt så att resmöjligheterna för arbetspendling förblir de samma även under sommaren.

Bättre passning till skoltiderna och fler turer att välja mellan för hemresa från skolan på främst eftermiddagen.

Fler resmöjligheter inom skärgården dagtid för daglediga och seniorer samt på eftermiddag och kväll för fritidsaktiviteter genom bättre samplanering och passning av linjer inom Södra skärgården.

Västtrafiks förstudie ska avslutas februari 2023. Förändringar av linjenät och utbud är möjliga att göra under avtalstid inom avtalets volymramar.

3.1.2 Tvärförbindelser mellan öarna

Skärgårdsfärjorna fungerar som tvärförbindelser mellan öarna och i dagsläget finns ingen pågående planering för någon annan typ av tvärförbindelse inom Södra skärgården.

Broar har i omgångar varit aktuella för utredning. Senast var 2009, när en motion inkom om att utreda broar mellan Vrångö- Styrso samt Asperö-Brännö. Motionen avstyrktes av byggnadsnämnden med hänvisning till att en broförbindelse mellan Vrångö och Donsö skulle medföra ett för stort ingrepp i

mycket värdefull natur både på land och i vatten, samt att en bro skulle medföra konsekvenser på öarnas vägnät då trafikeringen förväntades öka. En fast förbindelse mellan Asperö och Brännö ansåg byggnadsnämnden dock att det skulle vara tänkbart att utreda vidare, men att det bör övervägas noggrant med hänsyn till bland annat ekonomi och angoringsplatser för båttrafik.

I trafikkontorets yttrande till motionen refererades till en utredning från 1980-talet, som dåvarande gatukontoret hade genomfört för en bro mellan Vrångö och Donsö. I utredningen beräknades kostnaden för brokonstruktionen vara minst 200 - 300 miljoner kronor (idag). Eftersom endast 400 personer var bofasta på Vrångö 2009 ansåg trafikkontoret att det inte vara samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra en bro mellan Vrångö och Donsö. Kommunstyrelsen föreslog att kommunfullmäktige skulle besluta att avslå motionen med hänvisning till trafiknämndens yttrande.

2013 aktualiserades frågan om broförbindelse mellan Asperö och Brännö på nytt, i samband med planprogram för Asperö hamn. I ett tilläggsyrkande från Vänsterpartiet angående detaljplanen föreslogs att man inom planarbetet skulle utreda en fast förbindelse. Yrkandet avsågs av byggnadsnämnden.

3.1.2.1 Tvärförbindelser mellan Södra och Norra skärgården

I översiktsplanen står att det finns behov av transportförbindelser mellan Södra skärgården och Norra skärgården (Öckerö kommun). Enligt statistiken över arbetspendling till och från Södra skärgården, sker det inte någon större arbetspendling mellan södra och norra skärgården. Däremot kan en nord-sydlig koppling möjliggöra att för kustnoder att komplettera varandra när det gäller utbud av service, handel, samt turism. Det finns i dagsläget ingen pågående planering av transportförbindelser i nord-sydlig riktning.

3.1.3 Parkering på Saltholmen

3.1.3.1 Nuläge

Parkeringssituationen på Saltholmen är ansträngd och har i omgångar varit under utredning och åtgärder för att förbättra situationen har succesivt genomförts. 2019 gav kommunfullmäktige uppdrag till olika nämnder och bolag med bäring på parkeringssituationen. En del av uppdraget som har genomförts var en omfördelning mellan boendeparkering och besöksparkering, vilket innebär att all boendeparkering för skärgårdsborna idag finns på Saltholmen samt på den södra parkeringen vid Saltholmsgatan, medan besöksparkering finns vid Talattagatan och Vikegatan, som ligger två spårvagnshållplatser bort.



Bild som visar Saltholmen, där röda markeringar redovisar boendeparkering för bofasta på öarna (Saltholmsgatan ligger utanför bild) Gulstreckade områden erbjuder parkering och båtuppställning för Grefabs kunder.

Enligt Göteborgs Stads Parkering AB finns några fler möjliga åtgärder för att parkeringssituationen ska förbättras och kötiden närma sig vad är en mer rimlig kötid, motsvarande andra delar av staden. En identifierad åtgärd är att omvandla Grefabs båtuppställningsytor till boendeparkering. Det finns ett pågående kommunfullmäktige uppdrag om att genomföra en omvandling av ytan, riktat till fastighetskontoret, parkeringsbolaget och Grefab. En omvandling av båtuppställningsytan kommer ge konsekvenser för Grefabs kunder.

Den ansträngda parkeringssituationen på Saltholmen har tidvis påverkat framdriften av detaljplaner i Södra skärgården. För att underlätta framdriften bildade stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret 2018 en gemensam arbetsgrupp för att hantera nya detaljplaner på öarna, samt började arbeta med parkeringstal noll och mobilitetsavtal kopplade till alla nya detaljplaner inom Södra skärgården.

3.1.3.2 Pendelparkering

Boendeparkering har som tidigare nämnts varit under utredning i omgångar och åtgärder har succesivt genomförts. Däremot har pendelparkering, som efterfrågas i uppdraget från kommunfullmäktige, inte diskuterats tidigare. Är pendelparkering något som efterfrågas av de bofasta i skärgården är det möjligt att utreda frågan. Trafikkontoret gör dock en initial bedömning att det är mindre troligt att de bofasta på öarna i någon större omfattning skulle nyttja en pendelparkering, eftersom det skulle innebära ytterligare ett byte av färdmedel för de bofasta: först färja till Saltholmen, sedan bilen till en pendelparkering längre bort och därefter kollektivtrafik för sista delen av resan.

För att pendelparkeringar ska användas i så stor utsträckning som möjligt behöver de placeras i lägen som erbjuder bra kollektivtrafikmöjligheter. Exempel på sådana lägen är Kungssten och Frölunda torg. Vid Kungssten saknas ytor att ordna en pendelparkering på och vid Frölunda torg pågår detaljplanarbete med att omvandla nuvarande parkeringsytor till bostäder, handel med mera.

3.1.4 Transportmöjligheter för gods samt frakttaxa

Godshantering till och från Södra skärgården sker idag med lastfärjor från Fiskebäcks Hamn till sex anlösningspunkter: Asperö Norra, Brännö Rödsten, Köpstadsö, Styrö Bratten, Vrångö Hamn och Styrö Sandvik. Godshanteringen nyttjas av privatpersoner, kommunal service samt privata företag som bedriver näringsverksamhet i skärgården. Från Saltholmen är det av utrymmesskäl endast möjligt att skicka smågods som manuellt kan hanteras på passagerarfärjorna från Saltholmen.

Två pågående uppdrag hos trafiknämnden hanterar transportmöjligheter för gods samt förslag till ny frakttaxa. Bakgrunden till ny frakttaxa är att Trafikverket har fattat beslut om att avveckla stadsbidragen för frakttrafik, vilket gör att Göteborgs stad inte längre får statligt stöd att bedriva frakttrafik. Trafikkontorets förslag är i korthet att införa en enhetlig taxa (i stället för nuvarande differentierade taxa), vilket innebär att taxan är den samma oavsett om en ö ligger på nära eller långt avstånd från Fiskebäcks hamn. För fördjupad beskrivning se Bilaga – Fördjupning: Trafik.

3.2 Sammanfattning avsnitt trafik och mobilitet

Av de trafikrelaterade delarna i kommunfullmäktiges uppdrag, har alla utom två en pågående hantering i andra uppdrag från kommunfullmäktige eller trafiknämnden, samt Västtrafiks pågående förstudie. De frågor som inte har pågående hantering är tvärförbindelse i form av bro samt parkering i form av pendelparkering. Broar har tidigare (2009) konstaterats vara svår att försvara ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och bedöms därför inte vara aktuellt att utreda vidare i nuläget. Pendelparkering finns möjlighet att utreda ifall det finns efterfrågan på det från boende i skärgården.

4 Fortsatt arbete

Avsnittet inleds med att sammanfatta vilka frågor som återstår att hantera i en strategisk plan. Därefter redogörs för möjliga former att bedriva arbetet med en strategisk plan. Avsnittet avslutas med stadsbyggnadskontorets bedömning om vad för arbete som behövs för att ge träff på uppdraget om en strategisk plan för en levande skärgård.

4.1 Vilka frågor återstår att tas om hand i en strategisk plan?

Sammanfattningsvis har följande utmaningar nyligen hanterats på strategisk nivå i samband med översiktsplan:

- Riksintresse totalförsvaret – hanterad i översiktsplan
- Översvämningsrisker – hanterad i översiktsplan
- Bättre arbets- och studiependlingsmöjligheter från Södra skärgården in till centrala Göteborg – delvis hanterad i översiktsplan, genom att Operan och Pumpgatan är utpekade som framtida centrala angöringsplatser för skärgårdstrafiken. Ett genomförande kräver ytterligare utredning samt politiska beslut.

Därtill har följande utmaning har en pågående hantering:

- Buller från totalförsvaret – Handläggargrupp framtaget och dialog är inledd med Forsvarsmakten. Hantering pågår.

Av de trafikrelaterade frågorna har alla utom två, en pågående hantering i andra uppdrag från kommunfullmäktige eller trafiknämnden, eller genom Västrafiks pågående förstudie. De två trafikfrågor som inte har pågående hantering (bro, samt pendelparkering) bedöms inte vara aktuella att utreda i nuläget.

Den utmaning som kvarstår är:

- Möjligheten till ombyggnation och nybyggnation – att äldre byggnadsplaner begränsar möjligheten till klassisk skärgårdsarkitektur, så som förhöjt väggliv och takkupa.

Tidigare avbrutet planarbete för ändring av Brännö byggnadsplan visar att en ändring av befintlig byggnadsplan inte är möjlig utan att en ny detaljplan eller områdesbestämmelser krävs. Ett planarbete med syfte att möjliggöra både om- och nybyggnation behöver utreda kvarstående frågor:

- Hur hantera återinträdande av strandskydd för befintliga byggrätter vid ny detaljplan?
- Hur hantera översvämningsrisker för befintliga byggnader, vid ny detaljplan?
- Hur hantera ej planenliga byggrätter vid ny detaljplan?

- Är om- och nybyggnation lämplig utifrån topografi (landskapsbild) och kulturmiljö?

4.2 Vad för typ av plan kan en strategisk plan för Södra skärgården vara?

Utifrån ovanstående kvarstående frågor, vilka typ av plan skulle en strategisk plan för södra skärgården kunna vara? Möjliga former för en strategisk plan för Södra skärgården skulle kunna vara:

1. En fördjupad översiktsplan för Södra Skärgården
2. Ett planprogram för aktuella öar (de öar som har åretruntboende och byggnadsplaner, d.v.s. Asperö, Brännö, Donsö, Styrso samt Vrångö)
3. Nya detaljplaner som er sätter hela byggnadsplanerna
4. En lokal utvecklingsplan för samverkansfrågor

Nedan följer en redogörelse för vad de olika typerna av arbeten har för fördelar och nackdelar och om de löser ut den kvarstående utmaningen om de äldre byggnadsplanerna.

4.2.1 En fördjupad översiktsplan

En fördjupad översiktsplan för Södra skärgården löser inte problematiken med de äldre byggnadsplanerna.

Ett möjligt motiv till att ta fram en fördjupad översiktsplan skulle vara om det fanns ytterligare behov av dialog mellan staten och kommunen, för frågor på en översiktsplanenivå. Stadsbyggnadskontoret ser inte i nuläget sådant behov, då översiktsplanen redan har hanterat hur hänsyn ska tas till riksintressen i Södra skärgården, miljö kvalitetsnormer och riktlinjer för olika allmänna intressen. Som tidigare nämnts har dialog redan inledd med Försvarmakten angående hantering av buller från totalförsvaret i detaljplaneringen. När det gäller strandskydd och eventuell dispens från strandskydd är det en process som formellt sker under detaljplanprocessen och där fortsatt dialog behövs mellan staten och kommunen.

Däremot skulle en fördjupad översiktsplan för Södra skärgården med fördel kunna inkludera frågor om havsbaserad energi samt marina näringar, vilket behöver samrådats med länsstyrelsen. Detta är dock inget behov som är utpekad i årets uppdrag från kommunfullmäktige.

Gällande trafik- och mobilitetsfrågorna kan en fördjupad översiktsplan inkludera hantering av mobilitets- och trafikfrågor på en strategisk nivå (större geografiskt område/hela Södra skärgården) och framtagande av trafikutredningar eller andra analyser.

En fördjupad översiktsplan kräver planeringsresurser, som kan motiveras av att utveckling behövs för att hålla skärgården levande. Det är dock inte i Södra skärgården som en större potential för bostadsvolymer finns i Göteborg.

4.2.2 Ett planprogram för aktuella öar

En strategisk plan för Södra skärgården skulle kunna vara ett planprogram för de öarna med äldre byggnadsplaner och åretruntboende, det vill säga Asperö, Brännö, Donsö och Styrö och Vrångö. Ett planprogram löser inte problematiken med de äldre byggnadsplanerna, men kan vara ett första steg. Planprogrammet måste i så fall efterföljas av ny planläggning genom detaljplan eller områdesbestämmelser för att kunna möjliggöra om- och nybyggnation i traditionell skärgårdsarkitektur (takkupa och förhöjt väggliv).

Fördel med ett inledande planprogram skulle vara att spara tid i detaljplaneskedet, då ett planprogram kan hantera de frågeställningar som är gemensamma för öarna samlat, i stället för att hantera frågorna separat i respektive detaljplan.

Planprogrammets huvudfokus skulle vara att lösa ut kvarstående frågor:

- Hantera återinträdande av strandskydd för befintliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser
- Hantera översvänningsrisker för befintliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser
- Hantering av ej planenliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser

Bedömning av lämpligheten i förslag till ombyggnation och förslag på nybyggnation utifrån topografi och kulturmiljö, exempelvis genom landskapsbildsanalys och kulturmiljöinventering.

I planarbetet skulle det ingå att identifiera om det är möjligt och lämpligt att ersätta hela byggnadsplanen med ny detaljplan, eller om det endast är delar av byggnadsplanen som går att ersätta. Likaså behöver planprogrammet utreda om det är detaljplan eller områdesbestämmelser som är bäst planverktyg.

Ett planprogram skulle dessutom kunna inkludera en kartläggning av utbyggnadspotentialen (lucktomter), vilket ytterligare svarar på möjligheten till nybyggnation i Södra skärgården. Planprogrammet skulle även kunna inkludera en kartläggning av lämpliga kommunala fastigheter för eventuella framtida behov för kommunal service, eller kompletterande bostadsutbud, för att möjliggöra flyttkedjor. Planprogram möjliggör hantering av mobilitets- och trafikfrågor på en strategisk nivå (mindre geografiskt område/några öar i Södra skärgården) och framtagande av trafikutredningar eller andra analyser. Eventuella åtgärder pekas ut för att nå en framtiden målbild.

Ett framtaget planprogram skulle därefter även kunna fungera som stöd i andra planeringsskeden, så som vid bedömning av planbesked och förfrågan om avstyckning. De tidigare fördjupade översiktsplanerna gav ett sådant stöd i större utsträckning än nuvarande översiktsplan och det finns efterfrågan på kontoret om ett sådant stödjande underlag.

Ett planprogram kräver planeringsresurser, som kan motiveras av att utveckling behövs för att hålla skärgården levande. Det är dock inte i Södra skärgården som en större potential för bostadsvolymer finns i Göteborg. Fördelningen av

plantkostnaden är också oklar. Arbetet skulle vara resursintensivt och ge små eller inga intäkter till kommunen. Ett planprogram skulle kräva särskild finansiering som följd av att intäkterna är låga eller obefintliga.

4.2.3 Nya detaljplaner/områdesbestämmelser

Att ersätta befintliga byggnadsplaner genom ny planläggning genom ny detaljplan, är det enda verktyg som löser ut frågan om att möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur, så som takkupa och förhöjt väggliv, vid om- och nybyggnation. Möjligtvis kan områdesbestämmelser vara ett alternativt planverktyg till ny detaljplan, men områdesbestämmelser ger inga nya byggrätter, vilket är en klar begränsning.

Gällande trafik- och mobilitetsfrågorna finns det möjlighet att ta fram trafikförslag som ger input till detaljplanarbetet. Trafikförslaget baseras på befintligt underlagsmaterial och arbetet kan inte påverka det stora trafiksystemet eller strukturella frågor.

Det finns två alternativ till hantering.

4.2.3.1 Alternativ 1: ersätta hela byggnadsplanen

Alternativ 1 är att ersätta hela byggnadsplanen för respektive ö med ny detaljplan. Fördelen med att ersätta hela byggnadsplanerna på en och samma gång är att man kan hantera kvarstående frågeställningar samlat för respektive ö i stället för i separata detaljplanprocesser (samma frågor som för planprogram):

- Hantera återinträdandet av strandskydd för befintliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser
- Hantera översvänningsrisker för befintliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser
- Hantering av ej planenliga byggrätter vid ny detaljplan/områdesbestämmelser

Bedömning av lämpligheten i förslag till ombyggnation och förslag på nybyggnation utifrån topografi och kulturmiljö, exempelvis genom landskapsbildsanalys och kulturmiljöinventering.

Även om utgångspunkten är att ersätta hela byggnadsplaner kan det under arbetsprocessen visa sig att frågorna ovan gör att delar inte är lämpliga att planlägga på nytt.

Nackdelen är att det inte finns någon formell planintressent och att kostnaden därmed hamnar helt på Göteborgs stad. Planarbetet kommer vara resursintensivt samtidigt som det ger små eller inga intäkter alls för kommunen.

4.2.3.2 Alternativ 2: ersätta delar av byggnadsplanen

Alternativ 2 innebär att delar av byggnadsplanerna ersätts med nya detaljplaner, i takt med att planansökningar inkommer till stadsbyggnadskontoret, vilket motsvarar befintlig hantering i ordinarie process. Planansökningarna får efter bedömning positivt eller negativt planbesked av byggnadsnämnden. För att

starta nya detaljplaner krävs förutom positivt planbesked, att ett planavtal skrivs mellan planintressent och Göteborgs stad, om fördelning av kostnader för planarbetet.

Det finns inget hinder för fastighetsägare i skärgården att redan idag ansöka om planbesked för att möjliggöra ombyggnation eller nybyggnation. Planansökan och planarbetet innebär dock kostnader för både fastighetsägare och kommun och man behöver vara medveten om att en ny planläggning tar tid.

Att ersätta hela eller delar av byggnadsplanerna är det enda som löser problematiken med att de äldre byggnadsplanerna inte medger takkupa och förhöjt väggliv.

4.2.4 En lokal utvecklingsplan för samverkansfrågor

Södra skärgården har en problematik som liknar glesbygd, med en åldrande befolkning och minskat underlag till samhällsservice och kommersiell service. Samverkan behövs mellan ideella, privata och offentliga aktörer för att hålla skärgården levande. Under förstudiens gång har det varit tydligt att det finns stort engagemang och efterfrågan på dialog hos boende och verksamma i Södra skärgården. Det är inte nödvändigtvis planering enligt plan- och bygglagen som är rätt verktyg och stadsbyggnadskontoret vill därför ge ett medskick att det kan vara en helt annan typ av strategisk plan som ger störst nytta för att hålla skärgården levande.

En strategisk plan för en levande skärgård skulle kunna vara en form av lokal utvecklingsplan för samverkansfrågor. Liknande utvecklingsplaner eller utvecklingsprogram finns framtaget i andra kommuner så som Uppsala, Växjö med flera. En lokal utvecklingsplan med fokus på samverkan skulle ge ökad tydlighet i hur kommunen kan stödja och ge förutsättningar för en levande skärgård samt vad kommunen har och inte har mandat till att göra.

Exempel på samverkansfrågor är turism (både utmaningar i form av nedskräpning, offentliga toaletter och fulla skärgårdsfärjor sommartid, men även möjligheter i form av att stötta utvecklingen av lokala företag i turismnäringen), förutsättningarna för fritidsaktiviteter, lokalt engagemang för att stödja lokala livsmedelsaffärer.

Även om en lokal utvecklingsplan för samverkan inte är ett PBL-verktyg, så kan arbetet peka på ett antal frågor som behöver vidare hantering inom olika PBL-arbeten. Gällande trafik- och mobilitetsfrågorna finns möjlighet att peka på behovet av att ett antal olika utredningar tas fram.

En förutsättning att lyckas är utvecklingsplanen tas fram i samverkan med berörda aktörer. Kommunens formella dialogforum Ö-dialogen bör användas som forum i processen. Ö-dialogen nyttjas redan i dag för information och dialog om olika uppdrag hos Göteborgs stads förvaltningar och bolag. En lokal utvecklingsplan skulle bidra till att förtydliga helheten – hur dessa till synes separata uppdrag gemensamt bidrar till en levande skärgård.

En lokal utvecklingsplan för samverkan bedöms dock inte rymmas inom stadsbyggnadskontorets eller trafikkontorets verksamhetsuppdrag. Däremot har stadsbyggnadskontoret ansvar gällande den kvarstående utmaningen om de äldre byggnadsplanerna. En kombination av dessa två typer av arbeten skulle behövas för att ge träff på målet om en strategisk plan, samt att möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur.

4.3 Stadsbyggnadskontorets bedömning

Utifrån vad förstudien sammanfattat av kunskapsläget samt redogjort för vad en strategisk plan för Södra skärgården skulle kunna vara, gör stadsbyggnadskontoret följande bedömning:

- Nya detaljplaner eller områdesbestämmelser behöver ersätta byggnadsplanerna för att kunna möjliggöra traditionella skärgårdsarkitektur, så som takkupa och förhöjt väggliv.
- Ett planprogram innan nya detaljplaner skulle ge samordningsvinster genom att samlat hantera kvarstående frågor om hantering av återinträdelse av strandskydd, översvänningsrisk, topografi och kulturmiljö samt ej planenliga byggrätter. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att resursåtgången för ett planprogram är betydande
- och att ett planprogram kräver särskild finansiering som följd av att intäkterna är låga eller obefintliga.
- Att ersätta hela byggnadsplanen för respektive ö bedöms likaså vara ett resursintensivt arbete, som kräver särskild finansiering som följd av att intäkterna är låga eller obefintliga.
- Att ersätta delar av byggnadsplanerna i takt med att planintressenter inkommer med planansökningar bedöms vara den mest framkomliga vägen. Det finns inga juridiska hinder för fastighetsägare i Södra skärgården att redan i dag ansöka om planbesked för om- eller nybyggnation för takkupa och förhöjt väggliv.
- Varje ny detaljplan som får beslut om att starta bör inledas med ett förarbete om de kvarstående frågor: återinträdelse av strandskydd, översvänningsrisker, ej planenliga byggrätter, lämplighet utifrån topografi och kulturmiljö (genom landskapsbildsanalys och kulturmiljöinventering).
- Nya detaljplaner är inte rätt verktyg för att hantera frågor som kräver samverkan mellan offentliga, privata och ideella aktörer för att hålla skärgården levande. Stadsbyggnadskontorets vill därför göra ett medskick att ett annat typ av arbete kan behövas, i form av en lokal utvecklingsplan för samverkan. Detta rymmer dock inte inom stadsbyggnadskontorets eller trafikkontorets verksamhetsuppdrag. En kombination av nya detaljplaner och en lokal utvecklingsplan för samverkan behövs för att ge träff på uppdraget om en strategisk plan för en levande skärgård, samt att möjliggöra klassisk skärgårdsarkitektur.

Politiska beslut om uppdrag och finansiering behövs för att starta fortsatt arbete, i enlighet med förstudiens slutsats.

5 Bilaga - Fördjupning: Trafik

5.1 Trafik och mobilitet

Trafiknämndens övergripande ansvar är att tillgodose medborgares, besökarens och näringslivets transport- och mobilitetsbehov, förvalta och utveckla stadens trafikinfrastrukturanläggningar och allmän plats, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöstörningar.

Målen som är satta för verksamheten är följande:

- Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet
- Göteborg byggs attraktivt, tätt och varierat

I Göteborgs stads budget 2022, beslutad av kommunfullmäktige, redovisas ett antal specifika mål för varje nämnd. Under avsnittet som berör trafiknämnden lyfts bland annat tillgängligheten till Södra skärgården fram och trafiknämndens uppdrag inom arbetet med att ta fram en strategisk plan formuleras enligt följande:

”Den strategiska planen för skärgårdens framtida utveckling ska inbegripa utökad kollektivtrafik i form av tätare turer, bättre arbets- och studiependlingsmöjligheter från skärgården in till centrala Göteborg, tvärförbindelser mellan öarna och förutsättningar för utökad samhällsservice. Den strategiska planen ska också inbegripa utökade pendelparkeringsmöjligheter på fastlandet för skärgårdsboende och transportmöjligheter för gods.”

Trafikkontoret har begränsade möjligheter att hantera vissa av uppdragen med anledning av att förvaltningen inte har rådighet över kollektivtrafikfrågorna.

5.1.1 Pågående uppdrag från kommunfullmäktige

2022 gav kommunfullmäktige tre följduppdrag i anslutning till slutrapporteringen av 2019 års uppdrag gällande utvärdering av parkerings- och trafiksituationen på Saltholmen och Långedrag (2019-09-12 § 22).

Det första följduppdraget gick till Göteborgs Stads Parkerings AB (omnämns vidare som Parkeringsbolaget) och Göteborgsregionens Fritidshamnar AB (Grefab) om att omvandla mark för båtuppställning till parkering samt effektivisera markanvändning genom att kombinera besöksparkering och båtuppläggning. Uppdraget gavs redan 2019 till aktörerna men har ännu inte återrapporterats.

Det andra följduppdraget gick till fastighetsnämnden som tillsammans med Parkeringsbolaget och Grefab ska samverka kring att utöka parkeringsmöjligheter och båtuppställning samt ansöka om planändring då

förutsättningarna för en utbyggd terminal klarlagts. Även detta uppdrag gavs till aktörerna 2019 men har ännu inte återrapporterats.

Det tredje följduppdraget gick till trafiknämnden som fick i uppdrag att utreda möjligheten att ta båtuppläggningsen, närmast väster om terminalbyggnaden på Saltholmen, till annan plats. Det specificerades att uppdraget skulle inkludera ekonomiska kalkyler av förändringen. Trafikkontoret återrapporterade uppdraget till trafiknämnden 2022 med bifall till trafikkontorets förslag.

I det bifallna förslaget undersöktes fyra möjliga alternativ inom det geografiska område Saltholmen-Långedrag, och inkluderade ekonomiska kalkyler till varje alternativ. I sammanfattningen till trafiknämnden beskrevs svårigheter med förändringar inom det geografiska området, dels utifrån befintliga detaljplaner, dels strandskydd samt Parkeringsbolaget och Grefabs olika intressen och servicekrav. Om alternativen Talattagatan, Vikebacken eller omfördelning vid Saltholmen kvarstår som mest intressanta att utreda vidare bedömer trafikkontoret att det krävs justering i Grefabs servicekrav till kunder, samt tydlig struktur för vilka båtstorlekar som är aktuella för transport till, samt uppläggning på, dessa platser.

5.1.2 Tidigare uppdrag och beslut

2014 - 2016 togs utredningen *Trafik- och parkeringsutredning för Södra skärgården* (TPUSS) fram av stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och Parkeringsbolaget. Utredningen synliggör bland annat olika lokaliseringar för en framtida båtterminal för skärgårdstrafiken. Arbetet kom att pauseras med anledning av 2016 års kommunfullmäktigeuppdrag.

2016 gav kommunfullmäktige nya direktiv med uppdrag till stadsledningskontoret (SLK) att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen och Långedrag (KF 2016-05-12 § 8). Kommunfullmäktige beslutade även att Saltholmen fortsättningsvis ska vara angoringspunkt för skärgårdstrafiken.

2017 presenterade SLK resultaten från utredningen *Trafik- och parkeringsutredning Långedrag- Saltholmen* (T-PULS) som togs fram tillsammans med berörda parter (KF 2018-04-26 § 24). Utredningen visar att både terminalområde och parkeringsanläggningar på Saltholmen behöver byggas om, att ytterligare parkeringsplatser kräver att ett eller flera parkeringshus/garage anläggs och att det finns begränsningar för hur mycket parkering som kan trafikförsörjas på Saltholmen. Fortsatt bedömde SLK att en stor investering på Saltholmen skulle kräva ny detaljplan vilken skulle ta flera år att genomföra. SLK lämnade också förslag på åtgärder som kan göras utan att en ny detaljplan tas fram.

2018 - 2019 började stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret arbeta med parkeringstal noll och mobilitetsavtal kopplade till alla nya detaljplaner inom Södra skärgården. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret bildade även en gemensam arbetsgrupp för att kunna hantera nya detaljplaner på öarna.

2019 gav kommunfullmäktige fortsatta uppdrag till bland annat trafiknämnden byggnadsnämnden och Parkeringsbolaget (KF 2019-09-12 § 22):

- Trafiknämnden fick i uppdrag att komplettera busstrafik från Saltholmen till andra platser i staden, anordna fler båtförbindelser till Stenpiren, fler bussar (så kallade Ö-snabbar) samt möjlighet att förlänga Älvsnabben till Saltholmen med angoringsplatser utmed vägen. (För beskrivning av hantering – se avsnitt 6.1.3.8 nedan)
- Byggnadsnämnden fick i uppdrag att utreda möjligheterna för kompletterande angöringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen inom ramen för arbetet med ny översiktsplan. (För beskrivning av hantering – se avsnitt 2.15 i förstudiens huvudrapport)

2021 återrapporterade SLK genom ett tjänsteutlåtande (dnr 0387/20) gällande uppdragen från 2019 till kommunstyrelsen. SLK gjorde bedömningen att trafiknämnden och byggnadsnämnden har slutfört sina uppdrag som gällde förbättrad och utökad buss- och båttrafik på Saltholmen samt test av sommartrafik med flexlinjebuss mellan Hinsholmen och Saltholmen respektive att utreda möjligheterna till kompletterande angöringspunkter för skärgårdstrafiken i samband med ny översiktsplan. Parkeringsbolaget har slutfört uppdraget som de haft eget ansvar för.

Kvarvarande uppdrag gäller att omvandla mark för båtuppställning till parkering samt effektivisera markanvändningen vilket gemensamt ansvaras av Parkeringsbolaget och Grefab.

2022 tog byggnadsnämnden beslut om att gå vidare med detaljplan för fiskeri- och kustbevakningsändamål i Fiskebäck utan att beakta möjligheten för en framtida skärgårdsterminal för persontrafik inom planområdet.

5.1.3 Kollektivtrafiken inom Södra skärgården

Södra skärgården försörjs idag av färjetrafik med angöring på fastlandet vid Saltholmen. Öarna inom Södra skärgården är fredade från biltrafik, men taxi, färdtjänst och räddningstjänst trafikerar vägnätet. Öborna tar sig runt till fots, med cykel, lastcykel, moped och golfbilsliknande fordon. Donsö och Styrso är kopplade tillvarandra via en broförbindelse. Från Saltholmen finns det möjlighet att ta sig vidare med spårvagnslinje 11 mot Bergsjön (via centrum) och busslinje 114 mot Nils Ericson Terminalen. Västtrafik erbjuder också en direktfärja från öarna in till Lindholmen och Stenpiren under veckodagarna.

5.1.3.1 Resandeutveckling och resande

Resandet med skärgårdstrafiken har ökat stadigt sedan mitten av 1970-talet från cirka en miljon resor per år upp till nästan det dubbla år 2011. Under sommaren är resandet markant högre än under vintern vilket beror på inströmningen av turister och sommargäster.

I september månad 2022 reste cirka 175 000 personer i skärgården både internt mellan öarna och mellan öarna och Saltholmen. Det totala resandet under

vardagar uppskattas till cirka 131 000 personer vilket ger ett resande per vardag på cirka 6 000 resor i båda riktningarna. Detta är en ökning från 2014 då resandet uppskattades till cirka 5 000 resor i båda riktningarna (Styrsöbolaget, 2022).

5.1.3.2 Arbetspendling

Arbetsresor är det vanligaste ärendet för båtresor. Jämför man skärgårdsbåtarna med övriga stadstrafiken så har båtarna en större andel arbetsresor och en mindre andel resor till skolor.

Endast en tredjedel av den förvärvsarbetande skärgårdsbefolkningen har sin arbetsplats i skärgården. Det lokala näringslivet rekryterar omkring tre fjärdedelar av arbetskraften från någon av öarna och resterande arbetskraftsförsörjning sker i form av inpendling från i huvudsak de centrala och västra delarna av Göteborg.

Enligt statistik från SLK 2020 så förvärvsarbetar cirka 2 200 av de bofasta på öarna varav cirka:

- 12 procent bor i Södra skärgården men arbetar i en annan kommun,
- 32 procent både bor och arbetar inom Södra skärgården,
- 52 procent bor i Södra skärgården och arbetar på annan plats i Göteborg
- 4 procent är ospecificerade

Det är främst på Donsö, Styrsö och Brännö som arbetsplatserna finns.

Av de cirka 300 bofasta förvärvsarbetarna på Donsö arbetar cirka 75 procent på den egna ön och resterande 25 procent på Styrsö. Av de cirka 180 bofasta förvärvsarbetarna på Styrsö arbetar cirka 80 procent på den egna ön varav cirka 15 procent på Donsö och 5 procent på Vrångö. Av de cirka 100 bofasta förvärvsarbetarna på Brännö arbetar cirka 90 procent på den egna ön och resterande 10 procent på Styrsö.

5.1.3.3 Regionala investeringar och åtgärder som berör Södra skärgården

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram den regionala infrastrukturplanen som utgör en del av den nationella infrastrukturplanen där Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Åtgärderna som redovisas i regional infrastrukturplan ska leda till en förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland.

I regional infrastrukturplan (2022–2033) finns en investering för etapp 1, bytespunkt Saltholmen. Investeringen är på 30 mnkr och ligger mellan åren 2026–2029 och ska se över bytespunkten för buss, spårvagn och färja för att utveckla bytespunkten med ökad kapacitet, förbättrade flöden samtidigt som tillgänglighetskraven tillgodoses. Förslag på åtgärd som specificeras är en flytbrygga inklusive anpassning av intilliggande infrastruktur.

5.1.3.4 Kommunala investeringar och åtgärder som berör Södra skärgården

I trafiknämndens långsiktiga investeringsplan 2021–2032 specificeras ett antal åtgärder för vattenburen kollektivtrafik.

- *Genomförandestudie för flytbrygga för skärgårdsbåtarna vid Saltholmen*

Saltholmen är i behov av flytbrygga för att kunna ombesörja en ökad trafik och kunna erbjuda boende ett tillgänglighetsanpassat resande under årets alla dagar. Genomförandestudien är avgränsad till att hitta en lösning som möjliggör flytbryggan och dess funktion och se till att det blir ett bra och naturligt flöde för resenärerna som dagligen eller säsongsmässigt besöker platsen.

- *Nya bryggor Donsö*

Befintlig kaj ska rivas och ersättas av ny. Området ska tillgänglighetsanpassas med flytbrygga och ramper. Det ska även göras en allmän översyn och kompletteras med ny vänthall, nya cykelställ och ett väderskydd för gods. Produktionsstart planeras till oktober 2022 och färdigställande 2023.

- *Nya bryggor Brännö*

Vid Rödsten pågår ett projekt som avser upprustning av hamnområdet. Några av åtgärderna som ska göras är höjning av hamnplan, upprustning och tillgänglighetsanpassning av kaj för persontrafik, rivning och ersättning av småbåtsbrygga i nytt läge, utökning och väderskydd av godsytta, nytt väderskydd för persontrafik och optimering och upprustning av ytor för cykel och mopedparkering. Planerad produktion är mellan åren 2024–2026.

Det finns även en post för specificerade medel för investeringar för lastkajerna vid Brännö Rödsten, Donsö och Vrångö.

- *Pendelcykelbana Stigberget – Saltholmen*

Sträckan Stigberget – Saltholmen är inom Göteborgs Stads cykelprogram (2015) identifierad som en sträcka som bör byggas ut till pendelcykelbana. Åtgärden ingår som en del i Sverigeförhandlingen där staten är med och delfinansierar. Utgångspunkten för projektet är anläggandet av dubbelriktad cykelbana med intilliggande gångbana. På grund av utrymmesskäl uppnås inte standard avseende bredd på hela sträckan.

Faktaruta: Aktörer och mandat

Nedan görs en beskrivning av aktörerna och dess mandat som hanterar och beslutar om utvecklingen av kollektivtrafiken.

Västra Götalandsregionen (VGR) är en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götalands län. Kollektivtrafikens övergripande utveckling bestäms i trafikförsörjningsprogrammet och dess omfattning beslutas i Västra Götalandsregionens årliga budget.

Västtrafik AB planerar och upphandlar kollektivtrafiken, på uppdrag av Västra Götalandsregionen. Västtrafik ansvarar för hur linjer ska dras, hur ofta en buss ska gå eller om en linje ska läggas ner.

Trafiknämnden företräder Göteborgs Stad och ansvarar för kommunens intressen beträffande kollektivtrafikfrågor. Trafiknämnden ansvarar för stadens tillköp av kollektivtrafik och ska sköta kommunens kontakter med kollektivtrafikmyndigheten. Trafiknämnden ansvarar för att planera, bygga och förvalta anläggningar för kollektivtrafik på allmän plats, så som hållplatser, busskörfält, vändplatser, spårväg och färjelägen

5.1.3.5 Upphandling av båttrafiken i Södra skärgården

Under 2023 kommer båttrafiken i Göteborgs Södra skärgård handlas upp på nytt med trafikstart i december 2025. Inför upphandlingen genomför Västtrafik en förstudie som ska vara klar till årsskiftet 2022/2023. Den ska tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden.

Syftet med avtalet, som omfattar båttrafik, är att skapa kollektivtrafikförbindelser mellan utpekade öar i Göteborgs Södra skärgård samt fastlandet. I avtalet ingår att tillgodose resbehov för såväl boende, verksamma och besökande.

Ekonomiska förutsättningar

Förstudien har inte fått något uppdrag att genomföra neddragningar av trafiken inför den kommande upphandlingen. Däremot ska trafiken ses över och resurserna användas på ett effektivt och bra sätt för att nå uppsatta mål. Det innebär därmed omfördelning av resurser, varför vissa förändringar som blir bättre för några resenärer kan bli sämre för andra.

Västtrafik har genomfört en marknadsanalys av dagens resande och förutsättningar samt utifrån de planer och mål som finns för framtida utveckling de kommande 15–20 åren. Utifrån det har en bedömning genomförts av framtida potential för resande. Slutsatsen är att de utvecklingsplaner som finns för Södra skärgården förväntas inte generera ett större resande än att det bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig trafikvolym.

Det som främst kommer att påverka resandevolymerna är om Göteborg i övrigt växer och det i sin tur medför att många fler vill resa ut till Södra skärgården

varma sommar dagar, vilket påverkar sommartidtabellen. Det bedöms även finnas en potential i om fler väljer att bo och arbetspendla från sina sommarstugor. Dock finns det vanligtvis kapacitet kvar i systemet, varför kapaciteten bedöms vara tillräcklig.

Den trafik som handlas upp sätter ramarna för den kommande avtalsperioden, cirka 10–15 år framåt. Västtrafik och tilldelad trafikoperatör ska tillsammans fortsätta att utveckla skärgårdstrafiken under avtalstiden. Skulle förutsättningarna förändras finns det därmed möjligheter att göra förändringar inom befintlig volym, men även utökningar eller neddragningar inom den så kallade ”frivolymen” som avtalet har, vilket vanligtvis brukar utgöra +/- 10–15 procent.

Målsättningar

Utifrån den marknadsanalys som har genomförts, vilket även har inkluderat dialog med exempelvis trafikkontoret, socialförvaltningen sydväst, skolor, kundsynpunkter, tidigare inspel med mera, har brister i dagens trafikupplägg och önskemål om förbättringar identifierats. Det som har framkommit är bland annat att det idag är svårt att ta sig mellan öarna inom skärgården. Ofta är det enklare att använda service, fritidsintressen med mera på fastlandet i stället vilket inte gynnar en levande skärgård. Skolorna i skärgården har även svårt att få till sina scheman både för personal och elever.

En annan synpunkt är att tidtabellerna ändras på sommaren så att de som arbetspendlar då får andra tider då de kan resa. Detta ställer till det framför allt för de som har fasta arbetstider, som personal inom vård, skola och omsorg till exempel. Ambitionen är att en och samma grundtidtabell ska gälla hela året, med tillkommande förstärkningar på sommaren när kapaciteten behöver utökas.

Dagens trafikeringsupplägg upplevs som otydligt, där vissa linjer har nästan lika många ruttvarianter som avgångar. Det är därför svårt för resenärerna att ta till sig när turerna avgår till/från respektive ö och hur de ska resa.

Dagens trafikeringsupplägg innebär även att flera fartyg ankommer och avgår från Saltholmen samtidigt. Det innebär större trängsel vid hamnen samt att det även påverkar den anslutande vägburna kollektivtrafiken. Genom en bättre spridning av ankommande och avgående turer kan trängseln vid Saltholmen minska.

Summering av målsättningarna

Att inom samma trafikvolym som idag skapa:

En bastidtabell året runt så att resmöjligheterna för arbetspendling förblir de samma även under sommaren.

Tillkommande förstärkningsturer sommartid där det verkligen behövs.

Tydligare och enklare tidtabeller och linjesträckningar.

Bättre passning till skoltiderna och fler turer att välja mellan för hemresa från skolan på främst eftermiddagen.

Fler resmöjligheter inom skärgården dagtid för daglediga och seniorer samt på eftermiddag och kväll för fritidsaktiviteter genom bättre samplanering och passning av linjer inom Södra skärgården.

Bättre spridning av ankommande och avgående turer och därmed även resenärer vid Saltholmen och på anslutande kollektivtrafik, i syfte att minska trängseln.

Förslaget innebär att det kommer bli förändringar, framför allt nya avgångstider och i vissa fall resvägar för en del, beroende på vilken tur de reser med idag. Förändringarna kommer därmed att påverka vaneresenärerna, men med ambitionen att göra det bättre för fler och skapa en grund att fortsätta att utveckla trafiken utifrån under den kommande avtalstiden.

5.1.3.6 Tillköp av kollektivtrafik

Västra Götalandsregionens inriktning för kollektivtrafikens utveckling anges i trafikförsörjningsprogrammet³. Kollektivtrafikens omfattning fastställs därefter i den årliga budgeten som beslutas av Västra Götalandsregionens fullmäktige.

I första hand ska kollektivtrafikens utveckling ske genom gemensamma samverkansprocesser. Därutöver har kommunerna möjlighet att göra en lokal anpassning i form av tillköp. Tillköp är beställningar som finansieras av annan part än Västra Götalandsregionen och som innebär en lokal anpassning av regional kollektivtrafik.

Tillköp av kollektivtrafik kan avse trafik i form av exempelvis en ny linjesträckning eller ett utökat antal turer, utdelning av färdbevis till kommunernas invånare eller snabbare utveckling i form av exempelvis fordon och drivmedel. Tillköp av kollektivtrafik definieras i *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län*.

Vid önskemål om tillköp gör Västtrafik först en prövning. Detta görs för att säkerställa att tillköpet är förenligt med målen för kollektivtrafikens utveckling enligt trafikförsörjningsprogrammet och att det inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt. Prövningen sker enligt kriterier i en särskild bedömningsmall. När prövningen är klar meddelas kommunen om tillköpet är möjligt att genomföra eller inte.

Den avgiftsfria färjetrafiken på linje 286, Älvsnabbare är ett exempel på tillköp som Göteborgs Stad gör från Västtrafik.

5.1.3.7 Trafikplan – samverkan mellan Västtrafik och trafikkontoret

Utveckling och planering av kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet och det krävs samverkan mellan regionen, staden och Västtrafik för att åstadkomma bra lösningar. Dialogen kring trafikplanen är en av flera samverkansformer mellan Västtrafik och Göteborgs Stad gällande kollektivtrafikens utveckling.

Trafikplanen är en sammanställning av de trafikförändringar som Västtrafik planerar att genomföra i samband med tidtabellskiftet i december kommande år. Trafikplanen är resultatet av den årliga översynen av det lokala

kollektivtrafikutbudet som sker i dialog med Västtrafik, trafikföretagen och Göteborgs Stad. Resultatet av arbetet blir konkreta förändringar i kollektivtrafikutbudet; nya linjesträckningar, fler avgångar eller nerlagda linjer.

Trafikkontoret tar årligen fram ett inspel inför dialogen kring trafikplanen och kollektivtrafikens utveckling. I inspelet samlar trafikkontoret synpunkter och önskemål från stadens övriga förvaltningar. Inspelet utgår ifrån Göteborgs Stads trafikstrategi och övriga styrande dokument rörande kollektivtrafik samt från kommunfullmäktiges specifika mål för trafiknämnden.

5.1.3.8 Hantering av trafiknämnden och Västtrafiks gemensamma uppdrag från kommunfullmäktige 2009

Nedan redovisas trafiknämndens och Västtrafiks gemensamma uppdrag från kommunfullmäktige (KF 2019-09-12 § 22) samt hantering av uppdragen:

Huvuduppdrag: Tillsammans med Västtrafik utreda möjligheten till kompletterande busstrafik till andra mål i staden, sommartrafik mellan Hinsholmen och Saltholmen och fler båtförbindelser till Stenpiren

Deluppdrag 1: Kompletterande busstrafik från Saltholmen till andra mål i staden

Västtrafiks återkoppling till trafikkontorets inspel:

- Enligt befintligt arbetspendlingsmönster finns inte någon potential att köra direkt till andra målpunkter än till centrala Göteborg då fordon som används behöver komma upp i en viss fyllnadsgrad.
- Det finns potential i att på längre sikt se över en snabbare förbindelse mellan Frölunda torg och Saltholmen.

En snabbare förbindelse mellan Frölunda torg och Saltholmen är något som socialförvaltningen (gamla stadsdelen) numera har som stående punkt i inspelen till Västtrafiks trafikplanarbete.

Deluppdrag 2: Fler båtförbindelser till Stenpiren

Västtrafiks återkoppling till trafikkontorets inspel:

- På kort sikt är det inte aktuellt med utökning på linjen med hänvisning till ansträngt ekonomiskt läge. Västtrafik ser dock ett behov av att genomlysamtliga trafikslag i stråket Saltholmen – centrala Göteborg för att hitta hållbara lösningar för befintliga och nya kunder.
- Västtrafik ser behov av att göra en potentialanalys av båtrafiken i Södra skärgården.

Deluppdrag 3: Fler avgångar med linje 114, Ö-snabben mellan Saltholmen och Gustav Adolfs Torg under sommarmånaderna

Västtrafiks återkoppling till trafikkontorets inspel:

- Västtrafik använder spårvagnslinje 9 som planerad förstärkning till linje 11 under varma sommandagar för trafikering till Saltholmen. Planeringen för att förlänga linje 9 sker varje vecka med trafikföretaget för att analysera förstärkningsbehovet, där vädret är en viktig parameter som bevakas.
- Linje 114 trafikerar i dag Saltholmen – centrala Göteborg under morgonen och omvänt på eftermiddagen för att möjliggöra arbetspendling. Linjen är inte en stomlinje och därför inte prioriterad. Västtrafik ser att en lösning på sikt i stället är längre spårvagnståg för att skapa mer kapacitet.

Deluppdrag 4: Förlängning av Älvsnabbens² sträckning ut till Saltholmen med förslag på lämpliga angöringsplatser längs vägen

Trafikkontoret har tittat på angöringsplatser på Nya Varvet, som utgör en målpunkt i och med att det där finns cirka 2 500 arbetsplatser, samt Tångudden men där är gatorna smala och det är därför svårt att trafikförsörja med buss.

Även stadsbyggnadskontoret har, inom ramen för översiktsplanarbetet studerat platserna ovan, men kommit fram till att ingen av dessa platser är lämpliga som angöringsplatsen, då det saknas koppling till god kollektivtrafik. En generell bedömning är att boenden ska ha cirka 300–400 meter fågelvägen eller 500 meter ”verklig väg” till en hållplats.

Västtrafiks återkoppling till trafikkontorets inspel:

- Västtrafik saknar riktlinjer och har inte någon övergripande strategi för båttrafik. Detta avses tas fram på sikt. I samband med framtagandet av den gemensamma Älvutredningen får både staden och Västtrafik en bättre uppfattning om hur älven kan nyttjas med nya platser för angöring som har hög potential inom det centrala älvsnittet. Fler utredningar behöver dock göras för att förstå mer om hur skärgården med hjälp av både nya såväl som befintliga angöringspunkter kan trafikeras.

Deluppdrag 5: Sommartrafik mellan Hinsholmen och Saltholmen

Under sommaren 2021 trafikerade trafikkontoret sträckan Hinsholmen-Saltholmen- Hinsholmen med Flexlinjebuss under åtta veckor för att kompensera för de besöksparkeringsplatser vid Saltholmens färjeterminal som Parkeringsbolaget under 2020 omvandlade till tillståndsparkering för boende i Södra skärgården. Trafikkontoret konstaterade att sommarbussen varit uppskattad bland de resenärer som parkerade på Hinsholmen och kunde ta den kostnadsfria bussen till Saltholmen. Den samhällsfinansierade kostnaden per resa har dock varit hög. Sommarbussen ligger inte i linje med Västra Götalandsregionens riktlinjer för tillköp då trafikeringen inte överensstämmer med trafikförsörjningsprogrammet och det övergripande målet att öka andelen

hållbara resor. Förvaltningens sammanvägda bedömning är att inte fortsätta med sommarbussen.

5.1.4 Parkering och pendelparkering på fastlandet

5.1.4.1 Tidigare fattade beslut rörande parkering

Kommunfullmäktige beslutade 2019-09-12 § 22 att ge Göteborgs Stads Parkering AB (benämns nedan som Parkeringsbolaget), Göteborgsregionens Fritidshamnar AB (Grefab), trafiknämnden, fastighetsnämnden och byggnadsnämnden i uppdrag att på olika sätt vidare utreda parkeringssituationen på Saltholmen och Långedrag.

Uppdraget handlade primärt om att (1) renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper, (2) utreda införandet av in- och utfartsbommar till delområden som är avsedda för förhyrda platser, (3) förenkla och förtydliga kösystemet för förhyrda platser, tillståndsplatser och dagstillstånd, (4) utreda om ett begränsat antal av tillståndsplatserna på Saltholmenområdet kan reserveras/göras tillgängliga för näringsidkare med uppdrag ute i skärgården och (5) tillgodose behovet av boende- och besöksplatser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

5.1.4.2 Dagens parkeringssituation vid Saltholmen

Göteborgs Stad äger stora delar av marken på Saltholmen. Parkeringsbolaget sköter parkeringsytorna som finns vid Saltholmen och hyr marken av fastighetskontoret. Figur 8 visar markägförhållandena vid Saltholmen. Fastighetskontoret förvaltar de blåliga områdena och trafikkontoret förvaltar de gula områdena. Parkeringsbolaget hyr i sin tur marken av fastighetskontoret och erbjuder där igenom sina kunder parkering för bofasta öarna.



Figur 8. Markägförhållanden vid Saltholmen. Röd streckad cirkel visar färjeterminalen.



Figur 1. Röd markering redovisar parkeringsområden som Parkeringsbolaget erbjuder. Gulstreckade områden erbjuder parkering till Grefabs kunder.

All boendeparkering för de bofasta på öarna sker nu mera vid Saltholmen, se figur 1, och den södra parkeringen vid Saltholmsgatan (utanför bild). En del av ytan väster om färjeterminalen arrenderas av Grefab där det krävs separat parkeringstillstånd vilket inte ger boende möjlighet att parkera där, se gulstreckad markering i figur 1. Grefab har även en yta öster om terminalen, även den inringad med gulstreckad markering. Den västra ytan används under vintertid för båtuppläggning och sommartid som parkering för Grefabs kunder. Den östra ytan är reserverad för parkering åt Grefabs kunder under en period på våren och hösten.

Besökare hänvisas att parkera vid Talattagatan och Vikebacken.

Göteborgs Stads Parkering AB om parkeringssituationen vid Saltholmen

På Saltholmen, vid Yttre hamn, Kallbadhuset och Rattgatan finns det totalt 459 förhyrda parkeringsplatser. Vid Inre hamn och Slingan ligger tillståndsplatserna samt el-platser på Kallbadhuset vilka totalt blir 449 platser, se figur 2. Till dessa platser tillkommer under vissa tider på året Grefabs yta på Inre hamn med ytterligare 51 platser men eftersom dessa bara kan nyttjas under vissa perioder så innefattas de inte i försäljningen av antal tillstånd. Tillståndsplatserna nyttjas av 530 dygnstillstånd och 75 dagstillstånd (Parkeringsbolaget 2022). Med tillståndsparkering ges möjligheten att parkera på valfri ledig plats inom området det gäller för.



Figur 2. Tillstånds- och förhyrda parkeringsplatser.

Kön till att få tillgång till en förhyrd parkeringsplats består idag av cirka 900 kunder och den teoretiska kötiden är cirka 25 år. Det går inte längre att sätta upp sig i kön. En förhyrd parkeringsplats en fast plats inom ett specifikt område.

Kön till att få tillgång till en tillståndsparkering består idag av cirka 270 kunder och den teoretiska kötiden är cirka 4 år.

Enligt parkeringsbolaget så är det cirka 440 köande kunder som idag inte har någon parkeringslösning. Det finns som kund möjlighet att stå i båda två köerna samtidigt. Cirka 160 kunder av dessa står i tillståndskön och cirka 280 kunder står i kön för förhyrda platser. Av de 440 kunderna som inte har tillgång till någon parkering så står cirka 100 kunder i kö till både förhyrd och tillstånd. Parkeringsbolaget menar att antalet kunder som inte har någon parkeringslösning är cirka 340 kunder.

Parkeringsbolaget beskriver att det finns olika sätt att ytterligare förkorta kön. Bland annat skulle en omDispositionering av markytorna Väster om terminalen och området närmast vattnet vid Inre hamn som Grefab i dag förfogar över för båtuppställning och säsongsparkering. Detta skulle kunna ge plats för drygt 100 fler parkerande skärgårdsbor. Efter det hade antalet kunder i kön legat på runt 100 kunder vilket Parkeringsbolaget menar skulle vara en stor förbättring av kösituationen.

För att förbättra parkeringssituationen vid Saltholmen ser Parkeringsbolaget följande möjligheter:

- Enbart erbjuda tillståndsparkering förutom för platser för rörelsehindrade och bilpooler
- Få tillgång till Grefabs båtuppställningsyta väster om terminalen och säsongsparkering närmast vattnet vid Inre hamn

5.1.4.3 Pendelparkering

En del av kommunfullmäktiges uppdrag till trafiknämnden handlar om att titta på utökade pendelparkeringsmöjligheter på fastlandet för skärgårdsboende. Inget av tidigare uppdrag listade ovan har haft fokus på att utreda eller tillskapa fler pendelparkeringsplatser.

Pendelparkering definieras enligt Göteborgs Stad som följande:

”Pendelparkering avser en parkering avsedd att användas av kombinationsresenärer för att arbetspendla in och ut ifrån arbetsplatsen, antingen via bil, cykel eller annat färdmedel och sedan byter till kollektivtrafiken delar av resan.”

Trafikkontoret har cirka 20–30 pendelparkeringar runt om i staden och de flesta ligger utmed större leder. I västra Göteborg finns det cirka 400 pendelparkeringsplatser. Alla stadens pendelparkeringar är gratis att nyttja förutom de vid Delsjömotet där det kostar 6 kr/timme med en maxtaxa på 30 kr dagligen. Avgiftsbelagda pendelparkeringar begränsar nyttjandet till att inte stå parkerad där hela dygnet. Boenden inom närområdet ska inte ha pendelparkeringar som primär parkering vid sin bostad.

Nulägesstatus gällande pendelparkeringar vid Saltholmen

Det pågår inte någon aktiv planering av nya pendelparkeringar inom närområdet. Trafikkontoret inte har uppfattat att behovet från skärgårdsborna handlar om pendelparkering, utan behovet handlar i stället om boendeparkering.

En anledning till att pendelparkering inte lyfts som önskemål kan vara att det befintliga kollektivtrafikutbudet från Saltholmen är både snabbt och kapacitetsstarkt. Det är inte heller troligt att bofasta på öarna, i någon större omfattning, skulle ta båten till Saltholmen, byta till sin privata bil, sedan köra till en pendelparkering för att ställa bilen där och åka med kollektivtrafiken sista delen av resan.

Busslinje 114, även kallad Ö-slabben, mellan Saltholmen–Brunnsparken erbjuder restidsmässigt en snabbare resa in till centrum i jämförelse med spårvagnen. Statistik (2018) visar att merparten av skärgårdsborna pendlar till arbetsplatser i sydvästra Göteborg, följt av centrum. Endast en liten del reser till Hisingen eller till andra kommuner inom regionen.

För att nyttjandet av en pendelparkering ska vara så högt som möjligt behöver den placeras vid lägen som erbjuder bra kollektivtrafik, lägen som till exempel Kungssten och Frölunda Torg. Pendelparkering inom det direkta närområdet är svårt att få till med tanke på bristen på mark.

I och med utvecklingen vid Frölunda Torg förväntas mycket av befintlig markparkering att tas bort och ersättas med parkeringsanläggningar under mark. I samband med kommande detaljplanearbete finns det möjlighet att föreslå att lösningar för pendelparkering studeras. Nyttan med pendelparkeringshus är låg gentemot besöksparkering och avgiftsbelagd parkering.

Trafikkontoret ställer sig positiv till att utreda möjliga pendelparkeringslägen om det är vad de bofasta inom Södra skärgården vill ha.

5.1.5 Transportmöjligheter för gods

Fraktfärjorna i Göteborgs södra skärgård finns till för att täcka allmänhetens fraktbehov ut till öarna. Syftet är att stödja dagliga aktiviteter för privatpersoner, kommunal service och privata företag som bedriver näringsverksamhet i Göteborgs södra skärgård.

Idag sker godshanteringen med lastfärjor från Fiskebäcks Hamn till sex angringspunkter i Södra skärgården: Asperö Norra, Brännö Rödsten, Köpstadsö, Styrö Bratten, Vrångö Hamn och Styrö Sandvik.

Från Saltholmen är det endast möjligt att skicka smågods som manuellt kan hanteras på passagerarfärjorna från Saltholmen.

5.1.5.1 Tidigare fattade beslut och pågående arbeten

Enligt trafiknämndens reglemente ansvarar trafiknämnden för trafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

Trafiknämnden fattade 2021-12-16 § 557 beslut om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Ett kompletterande beslut togs av trafiknämnden 2022-03 25 § 87 som beskriver vilka konsekvenser beslutet får för näringsidkare och näringsliv, vilka de ekonomiska konsekvenserna för trafiknämnden blir om inte förslaget blir beslutat och ett förtydligande kring revideringen av specialtaxor.

Kommunstyrelsens beslutade vid sammanträde 2022-05-18 § 431 att återremittera ärende till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken samt utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet.

2022-11-15 beslutade trafiknämnden bifall till trafikkontorets förslag om fraktrafiken i Södra skärgården. Under våren 2023 förväntas ärendet behandlas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

5.1.5.2 Ny frakttaxa för Södra skärgården

Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Anledningen till detta var att Trafikverket fattade beslut om att avveckla stadsbidragen för fraktrafik. Bidragen kunde enligt Trafikverket bara ges till färjeleder som drivs av enskilda. Staden skulle således inte kunna få statligt stöd i att bedriva fraktrafik i och med att det drevs av det offentliga/allmänna. Trafikkontoret har utrett om kommunen i samverkan med en ekonomisk förening fortsatt skulle ha

möjlighet till statligt bidrag. Det visade sig dock att Göteborgs trafikkontor inte har möjlighet att inom ramen för uppdraget bistå föreningen med juridisk hjälp, bolagsbildning etcetera i den omfattningen som föreningen är i behov av. Ett annat alternativ som undersökts av trafikkontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret är om det är möjligt för en samfällighetsförening att ta över driften av färjetrafiken, samt om det är möjlighet att upprätta en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen³. Resultatet av det ovanstående undersökta alternativet var att det inte var praktiskt möjligt då det hade blivit allt för komplicerat och inte genererat ett mer gynnsamt alternativ.

2019 påbörjades nedtrappningen av stadsbidraget för fraktrafik. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifter belastar trafiknämndens driftbudget. Som följd av detta ansåg trafikkontoret att det fanns behov av att se över taxorna för fraktrafiken.

Den tidigare frakttaxan baserades på avståndet till respektive ö, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Sedan lång tid tillbaka har det funnits ett önskemål från dåvarande stadsdelsnämnd Södra skärgården om att ha en enhetstaxa med samma pris till samtliga öar.

En enhetlig taxa i Södra skärgården skulle bland annat möjliggöra utveckling på de öar som ligger längre bort. Dessutom skulle fraktpiserna var beroende av vad som fraktades och inte hur långt bort den fraktades.

Inför framtagande av förslag på ny taxa för gods- och fordonstransporter har samråd med livsmedelshandlarna, entreprenörer, SSIS⁴ och i Ö-dialogen⁵ skett. Information har även översänts till Västra Götalandsregionen.

Målet med den nya taxan är att återställa täckningsgraden till 30 procent som den var 1997 och att utforma en enhetlig fordonstaxa i skärgården. 2019 hade kostnaderna endast en täckningsgrad på cirka 20 procent. Fraktintäkterna består idag av cirka 1/3 godsfärja och 2/3 fordonsfärja. I förslaget till ny modell har priserna därför korrigerats så att de harmoniserar med dagens penningvärde 2022 och beräknas få en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, det vill säga cirka 30 procent kostnadstäckning i form av avgifter. Resterande 70 procent finansieras av trafikkontoret.

Fordonstaxan är i dagsläget destinationsberoende och prissättningen utgår från Saltholmen medan fraktrafiken sedan många år tillbaka utgår från Fiskebäck. I nuvarande taxekonstruktion finns det flera olika alternativ som främjar att ta flera bilar snarare än det motsatta det vill säga mängdrabatter vid transport av flera fordon av en och samma kund vid samma tillfälle. Detta justeras i och med det nya taxeförslaget.

En omstrukturering av taxorna medför att vissa kostnadsslag och öar får en mindre höjning, medan andra trafikslag och destinationer kommer få en högre

³ Anläggningslagen reglerar bestämmelser som rör gemensamhetsanläggningar

⁴ Södra Skärgården i Samverkan

⁵ Ö-dialogen är ett forum för samtal och informationsutbyte mellan företrädare för befolkningen i södra skärgården och politiker i Göteborgs Stad

höjning. Förslaget till ny taxa speglar skärgårdens behov samtidigt som det värnar såväl den enskilde som företagaren, vägnätet och miljön.

Förslaget till ny enhetlig taxa för fordonstrafiken innebär att lättare fordon gynnas framför tyngre, vilket innebär en minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan reformerats, då den tidigare taxekonstruktionen främjade att ta med flera bilar snarare än det motsatta.

Trafiknämnden pekar på att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. En enhetlig taxa i Södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

5.1.6 Tvärförbindelser mellan öarna

Färjan är den enda tvärförbindelse som finns tillgänglig för öborna och skärgårdsturister för att nå Södra skärgården. Tidigare har både broar och linbanan undersökts som åtgärder för att bättre tillgängliggöra skärgården både internt mellan öarna och mellan fastlandet och öarna.

5.1.6.1 Tidigare fattade beslut

År 2009 inkom en motion till kommunfullmäktige från Kristdemokraterna gällande förbindelser mellan Vrångö – Styrso och Asperö – Brännö.

Byggnadsnämnden avstyrkte motionen med anledning att en broförbindelse mellan Vrångö och Donsö skulle medföra ett för stort ingrepp i mycket värdefull natur både på land och i vatten. Dessutom skulle det medföra konsekvenser för vägnätet på öarna eftersom trafikeringen skulle öka. Byggnadsnämnden menade dock att det skulle vara tänkbart att utreda möjligheterna att ordna en fast förbindelse mellan Asperö och Brännö men att det bör övervägas noggrant med hänsyn till bland annat ekonomi och ankoringsplatser för båttrafik. Kommunstyrelsen föreslog att kommunfullmäktige skulle besluta att avslå motionen med hänvisning till trafiknämndens yttrande. Trafikkontoret refererade till en utredning som dåvarande Gatukontoret i början av 1980-talet genomfört gällande en utredning för bro mellan Vrångö och Donsö varvid kostnaden för konstruktionen beräknades kosta minst 200–300 miljoner kronor idag. Då endast 400 personer var bofasta på Vrångö ansåg trafikkontoret att det inte var samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra ett sådant projekt. Tillsammans med hänsyn till de skyddsintressen som finns för Södra skärgården ansåg trafikkontoret inte att vidare utredningar bör genomföras.

Några år senare aktualiserades frågan om broförbindelse mellan Asperö och Brännö igen, detta i samband med godkännande av samrådsredogörelse för program för Asperö hamn och beslut om att upprätta detaljplaner för bostäder på Asperö Hamnplan och västra Asperö. I ett tilläggsyrkande från Vänsterpartiet angående detaljplanen föreslogs att man inom planarbetet skulle utreda en fast förbindelse men yrkandet avslogs av byggnadsnämnden 2013.

5.1.6.2 Linbana mellan öarna och mot Frölunda Torg

I Trafik- och parkeringsutredning för Långedrag och Saltholmen (T-PULS, 2017) redovisas ett scenario med linbana för att koppla ihop öarna samt öarna med fastlandet. En linbana kan gå med hög turtäthet, är flexibel och frekvent varav lösningen ansågs som ett alternativ att studera vidare.

Under den samlade bedömningen som gjordes inom uppdraget beskrivs linbanescenariot ge hög turtäthet och ha hög kapacitet. Att använda linbana för kollektivtrafiken ger mycket effektiva kommunikationer men det är samtidigt avsevärt dyrare än något annat scenario beskrivna i T-PULS och ger en stor påverkan på landskapsbilden. En linbana är dock betydligt billigare i drift än exempelvis båt. I dagsläget finns ingen pågående planering av ny tvärförbindelse inom Södra skärgården.

5.1.7 Förutsättningar för utökad samhällsservice

En förutsättning för att utöka samhällsservicen inom Södra skärgården handlar bland annat om att få till en ökning av bostäder på öarna. I Göteborgs stads Översiktsplan (2022) beskrivs att bebyggelse främst ska tillkomma inom och i anslutning till befintliga bebyggelsemiljöer. En bebyggelseutveckling ökar förutsättningar för att bibehålla och utveckla handel och samhällsservice i form av förskolor, skolor med mera.

Västtrafiks pågående förstudie är en del i att tillskapa förutsättningar för utökad samhällsservice. Kollektivtrafikutbudet och möjligheten att både resa internt mellan öarna och mellan öarna och fastlandet utgör grunden för att tillgängliggöra befintligt utbud, men också se på potentialen för att anlägga ny samhällsservice.

5.1.7.1 Tillgänglighetsverktyg

Trafikkontoret har under 2022 lanserat verktyget *Tillgänglighetsmått* som redovisar en plats tillgänglighet utifrån olika målpunkter. Målpunkterna är till exempel handel, vård, grundskola, butiker, lekplats, sport, transport, rekreation med mera. De färdmedel som analyseras är gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Tillgänglighet delas ofta in i två huvudgrupper: platsspecifik respektive individuell tillgänglighet. Verktyget berör i första hand den platsspecifika tillgängligheten där olika geografiska områdens tillgänglighet beskrivs, men inte individers eller skilda grupperns olika tillgänglighet.

Tillgänglighetsmått beskrivs övergripande som den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället.

Till varje färdmedel och målpunkt redovisas en karta som beskriver tillgängligheten inom en hexagon på cirka 200 meter sida till sida. Totalt är Göteborgs stad indelad i cirka 11 500 hexagoner. Alla restider i analyserna har beräknats från varje hexagons mitt till respektive målpunkt. Tillgängligheten från varje hexagon till olika målpunkter betygssätts med poängen 0–5 där 5 motsvarar mycket god tillgänglighet med grön fyllning i hexagon och 0 ingen

tillgänglighet med mörkröd fyllning i hexagon. I tillgänglighetsverktyget går det att läsa mer om hur betygsmatriserna har tagits fram för varje målpunktstyp.

5.1.7.2 Potential för bättre tillgänglighet

Utifrån Tillgänglighetsverktyget är det även möjligt att studera vilken potential ett område har för att få bättre tillgänglighet. Verktöget fungerar så att det identifierar områden med låg tillgänglighet och stor befolkning, det vill säga där potentialen för tillgänglighetsförbättrande åtgärder är störst.

5.2 Sammanfattande tabell

Sammanfattande tabell som listar hur utmaningarna till trafikkontoret via kommunfullmäktige hanteras idag.

Utmaning	Aktivitet – Pågående hantering
Utökad kollektivtrafik i form av tätare turer Bättre arbets- och studiependlingsmöjligheter från skärgården in till centrala Göteborg	Hanteras av Västtrafik inom förstudien "Upphandling av båttrafik i Södra skärgården" Göteborgs Stad har via trafikkontoret möjlighet att varje år spela in brister/behov till <i>Trafikplan</i> som Västtrafik tar fram. Trafikkontoret har även möjlighet att göra tillköp på kollektivtrafik. Investeringen behöver nyttobeskrivas utifrån ett hela staden perspektiv och beslutas politiskt.
Tvärförbindelse mellan öarna	Hanteras delvis inom Västtrafiks förstudie i och med bättre resmöjligheter mellan öarna. Om det finns ytterligare behov av förbättrade resmöjligheter mellan öarna kan trafikkontoret spela in behovet till <i>Trafikplan</i> för att ytterligare effektivisera färjetrafiken. Frågan kan aktualiseras om Göteborgs Stads viljeinriktning kring bostadsbebyggelse inom Södra skärgården skulle förändras. En sådan ny inriktning kräver politiskt beslut.
Förutsättningar för utökad samhällsservice	Möjligheten att tillskapa förutsättningar för en utökad samhällsservice hänger ihop med ett högre bostadsbyggande. Ett sådant beslut behöver förankras och beslutas politiskt. Tillgänglighetsverktyget är ett verktyg som bör användas i efterföljande arbete för att beskriva Södra skärgårdens tillgänglighet till utvalda målpunkter.
Utökade pendelparkeringsmöjligheter på fastlandet för skärgårdsboende	Befintligt uppdrag från kommunfullmäktige 2019-09-12 § 22 behöver färdigställas för att vidare hantera parkeringen vid Saltholmen. Frågan hanteras av fastighetskontoret, Grefab och Göteborgs stads Parkering AB. Det är troligtvis tillskapandet av fler boendeparkeringar som är mest intressant för skärgårdsborna och inte utreda utökade pendelparkeringsmöjligheter.
Transportmöjligheter för gods	Deluppdraget hanteras inom två pågående processer 1) förslag till ny taxa för fraktrafiken och 2) framtagande av godsplan för Göteborgsregionen. Ett antal handlingsplaner kommer att tas fram inom framtagandet av godsplan där Södra skärgården kommer att beaktas.

6 Källor

Budget för Göteborgs stad 2022, Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se

Boverket, hemsida www.boverket.se Sökord: strandskydd, byggnadsplan

Byggnadsplaner för Södra skärgården, Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se

Fördjupad översiktsplan för Donsö, 2003 (ej längre gällande)

Fördjupad översiktsplan för Brännö, 2006 (ej längre gällande)

Fördjupad översiktsplan för Styrösö, 2003 (ej längre gällande)

Generationsskiften i bostadsområden, Statistik och Analys stadsledningskontoret, Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se

Göteborgsbladet 2022, Statistik och Analys stadsledningskontoret, Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se

Länsstyrelsen Västra Götaland, hemsida www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland.html Sökord: strandskydd

Naturvårdsverket, hemsida www.naturvardsverket.se Sökord: strandskydd

Mailkorrespondens, övriga samtal: Göteborgs Stads Parkering, Socialnämnd sydväst, Stadsledningskontoret Statistik och analys, Styröbolaget, Västtrafik, Ö-dialogen

PM Kompletterande angöring för skärgårdstrafiken 2020-10-30

PM Planeringsnivåer för kustzonen, bilaga till översiktsplanen december 2021

PM Hantering av buller från militärövningsområdet i detaljplanhandläggningen (arbetstitel, arbetsmaterial – pågående arbete)

Statistikdatabas Göteborgs Stad, Statistik och Analys stadsledningskontoret, Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se

Tjänsteutlåtande inför beslut i byggnadsnämnden om avbrytande av uppdrag Ändring av för Brännö byggnadsplan, utfärdat 2018-07-05

Tjänsteutlåtande inför inriktningsbeslut i byggnadsnämnden för detaljplan fiskeri- och kuständamål i Fiskebäckshamn, utfärdat 2022-05-31

TPuls – Trafik- och Parkeringsutredning för Långedrag/Saltholmen, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad, 2017

Trafikutredning Södra Skärgården, TPUSS Fas 1, Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2014

Översiktsplan för Göteborg 2022, hemsida <http://oversiktsplan.goteborg.se>

Stadsbyggnadskontoret

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: sbk@sbk.goteborg.se

