



**Göteborgs
Stad**

Anteckningar från extramöte med Västtrafik 10 januari 2023

Ö-dialogen, Demokrati och medborgarservice

Diarienummer: N043-0009/23

Utfärdat: 13 januari 2022

Plats: Hybridmöte Ekelundsgatan och Teams

Närvarande

Henrik Sjöstrand, ordförande Ö-dialogen, nämnden för demokrati och medborgarservice

My Ståhl, ö-representant Ö-dialogen

Patrik Gustavsson, ö-representant Ö-dialogen

Lotta Sjöberg, direktör för förvaltningen för demokrati och medborgarservice

Aldina Mehmedovic, förvaltningen för demokrati och medborgarservice

Inga-Lisa Adler, förvaltningen för demokrati och medborgarservice

Axel Josefson, kommunstyrelsen

Anders Sundberg, kommunfullmäktige och styrelseledamot Business Region Göteborg AB

Ruben Malmström, stadssekreterare

Joakim Larsson, ordförande stadsmiljönämnden

Leif Blomqvist, stadsmiljönämnden och trafiknämnden

Per Wingqvist, stadsbyggnadsförvaltningen

Sara Bronstring, stadsbyggnadsförvaltningen

Gunnar Palm, stadsmiljöförvaltningen

Peter Hermansson, Västra Götalandsregionen

Per Tenggren, Västra Götalandsregionen

Eva Lindh, Västtrafik

Maria Lindqvist, Sweco

Stefan Svensson, ordförande och i styrelsen för Göteborg och CO

Peter Grönberg, VD Göteborg och CO

Annelie Karlsson, Göteborg och CO

Stefan Olinder, kollektivtrafiknämnden

Ronald Johansson, Öckerö Kommun

Bakgrund och sammanfattning av dagens möte

Den 2 november 2022 besöktes Ö-dialogen av Västtrafik som informerade om och presenterade sitt pågående arbete med en förstudie inför skapandet av ett upphandlingsunderlag av skärgårdstrafiken. Västtrafik informerade då om att förstudien skulle vara färdig och att man kan ha dialog med medborgare fram till årsskiftet 2022/2023 och att nästa steg är att upphandlingsprojektet ska ta vid.

Ö-dialogens representanter uttryckte missnöje över att Västtrafik inte informerat eller sökt dialog med medborgare om förstudien i ett tidigare skede samt stor oro över det förslag som Västtrafik hittills arbetat fram. Ö-dialogen uppfattade att Västtrafik brustit i att vända sig till skärgårdens demokratiska forum eller göteborgarna och att förstudien saknade lokal kunskap från de som bor och verkar i södra skärgården.

Ö-dialogens representanter utsåg två ledamöter i Ö-dialogen för att driva skärgårdstrafikfrågorna mot Västra Götalandsregionen, förvaltningar och nämnder i Göteborgs Stad. Förutsättningarna har varit knappa då Västtrafik inte kunnat flytta fram sitt slutdatum för när förstudien ska vara klar. De utsedda ledamöterna har under perioden genomfört flera möten i tät följd med Västtrafik och olika förvaltningar och förtroendevalda i Göteborgs Stad. En mobilisering av flertalet aktörer har lett fram till dagens extramöte den 10 januari 2023. Västtrafik presenterar under dagens extramöte ett omarbetat förslag i förstudien. Detta omarbetade förslag är ett arbetsmaterial och läggs som bilaga till dagens mötesanteckningar.

De övergripande inspel som Västtrafik tagit del av från skola och andra aktörer har skruvats på jämfört med det förslag som presenterades i november. Kollektivtrafikslinjen för hållplats Stenpiren var då en stor farhåga hos Ö-dialogen då linjen riskerade att bli nedlagd. Enligt det nya reviderade förslaget kan linjen behållas i sin nuvarande form. Västtrafik har tagit hänsyn till önskemål om tvärtrafik. Västtrafik har också tagit tillbaka sitt förslag om att många turer skulle gå via hållplats Styrö Bratten med förlängda restider som följd. Västtrafik beskriver också att de arbetar för att skapa underlag för en tredje snabbfärja. Det nya förslaget bygger på att Västtrafik investerar i en tredje snabbfärja, i stället för en av de "vanliga" färjorna. Totala antalet färjor är detsamma. Investeringen i en tredje snabbfärja är beroende av att det kommer att finnas möjligheter att ladda färjorna på Saltholmen.

I stort är restiderna på många turer förkortade i och med det nya förslaget. Det finns dock ingen färdig exakt turlista i dagsläget, men det finns ett övergripande tänk kring förbättrade restider i södra skärgården. Mötets deltagare upplever att Västtrafiks nya förslag är bättre än det förslag som presenterades i november och att Västtrafik lyssnat in Ö-dialogens synpunkter i stort. Representanter från Ö-dialogen och Göteborgs Stad ser dock ett behov av utökade turer från och till Stenpiren.

Västtrafik är tydliga med att det är en ekonomi från Västra Götalandsregionens budget som styr Västtrafiks utrymme. Västtrafik försöker nyttja antal fartyg och hastighet för mesta möjliga turtäthet för hela skärgården. Förstudien ska beslutas om i februari och Västtrafik uppfattas ha lyssnat in på ett övergripande sätt och tagit till sig av de inspel som inkommit.

Mötesanteckningar

Mötesdeltagare undrar om Västtrafik har tittat mer på frågan om att utveckla sträckan mellan öarna och Stenpiren.

Västtrafik svarar att det inte har varit motiverat att utöka till trafiken till Stenpiren. Dock har Västtrafik sett till att det nya förslaget möjliggör att bibehålla dagens läge, det vill säga turerna har inte minskat.

Mötesdeltagare undrar hur Västtrafik har gått till väga för att skapa kunskapsunderlaget till förstudien. Det är viktigt att titta på både frågan om att behålla och utöka trafiken till Stenpiren.

Västtrafik svarar att Västtrafiks uppdrag i första hand är att säkra arbets- och skolpendling. Båttrafiken till Saltholmen är prioriterad framför att utöka med fler tider från öarna till Stenpiren. Det skulle vara kostsamt att köra fler turer till Stenpiren och Västtrafik har ett ansvar för hela regionen och har idag inget tydligt uppdrag att utöka turerna till Stenpiren. En utökning till Stenpiren skulle utifrån dagens resurser innebära att man skulle behöva minska antalet turer mellan öarna och Saltholmen.

Mötesdeltagare frågar om det finns möjlighet till omläggning av de tider som går från Stenpiren idag. Det finns en stor kapacitetsbrist bussmässigt mellan Stenpiren och Saltholmen.

Västtrafik svarar att man har pratat med Styröbolaget om detta och kommer att se över detta. Det ska kunna gå att ändra.

Mötesdeltagare lyfter att det behövs ett helhetsgrepp. Mer trafik behöver flyttas till Stenpiren och fånga upp de vattenvägar som finns där. Man behöver även fånga upp den kommande flytten av Stena Line-terminalen och fånga ihop detta med Öckerös båttrafik. Mötesdeltagaren frågar om det finns en beslutad summa kring vad skärgårdstrafiken får kosta.

Västtrafik svarar att budgeten är satt så att det är ungefär samma produktion som idag. Dock får kostnader som är utöver, såsom elektrifiering, överskrida den budgeten. Västtrafik uppfattar att man har gjort de justeringar som Ö-dialogen lyfte samt justeringar Västtrafik själva såg var nödvändiga. Västtrafik ser inte att man kan göra mer än detta just nu och betonar att det nya förslaget inte innebär några försämrade förändringar utifrån dagens trafik.

Mötesdeltagare påtalar att Stenpiren är en central fråga både för skärgårdsbefolkningens vardagsliv och för Göteborgs turistnäring. Frågan om en mer tillgänglig skärgård har även lyfts av göteborgarna i stort i samband med stadens 400-årsjubelium. Man skulle behöva titta på Stenpiren ur ett systemperspektiv och plocka in kunskap kopplat till detta, i stället för att endast titta på en enskild kostnad. Göteborg och Company samt Business Region Göteborg är gärna med och bidrar till att öka kunskapen kring detta.

Mötesdeltagare tillägger att Stenpiren avlastar parkeringen på Saltholmen. Detta är också viktigt för att bo och verka i skärgården.

Mötesdeltagare understryker att man behöver titta på skärgårdens robusthet på ett övergripande och långsiktigt sätt.

Västtrafik menar att man nu närmar sig beslut om förstudien och tycker att detta förslag är så pass bra att man kommer lyfta förstudien för beslut till Västtrafiks styrelse i februari. Efter detta tar upphandlingsprojektet vid. Västtrafik uppfattar att de flesta är överens om att detta nya förslag är ganska bra. Västtrafik ser inte att det är aktuellt i dagsläget att motivera fler turer till Stenpiren, det är för kostsamt.

Mötesdeltagare efterfrågar en skälig uppskattning av vad utökade turer till Stenpiren skulle kosta.

Västtrafik svarar att det är svårt att bedöma, det finns för många om- och men. Någon annan aktör skulle behöva finansiera för att köra ett extra fartyg. Det går att köpa in extra under avtalstiden men det är bra att gå in rätt från början.

Flera mötesdeltagare påtalar att Västtrafiks nya förslag är bra men undrar hur man går vidare framåt med frågorna kring Stenpiren och utvecklingen i stort. Vem talar med vem och hur struktureras detta samtal inom Göteborgs Stad?

Före detta Trafikkontoret kommer att ha fortsatt dialog med Västtrafik. Trafikkontoret ser att Västtrafiks bedömning funkar och att ansatserna är bra. Det är alltid svårt att tillgodose önskemål när man inte har tillräckligt med resurser. Det finns förutsättningar att agera senare och köpa till en färja i form av ett tillköp utöver den upphandling som föreslås nu.

Mötesdeltagare påtalar att nästa steg handlar om politiska beslut, detta behöver redas ut så att inspel kan ges till Västtrafik. Det är också viktigt att ta samtalet på en regional nivå för att säkerställa att Göteborg behåller sin plats som turistdestination.

Summering av nästa steg:

- Underlag för kostnader för fler turer från Stenpiren. Önskemål om fler direkturer till Stenpiren. Undersöka möjligheten att i upphandlingen få med option på ytterligare en färja för att eventuellt utöka turerna.
- Långsiktiga – mer strategiska arbetet, ha fortsatt dialog i trafikförsörjningsprogrammet
- Kan det finnas ett forum för att bära frågan vidare?

Södra Skärgården

Snabbåtsalternativ 230110

OBS arbetsmaterial!

Sedan sist

- Förlängda restider motiverade att föregående förslag inte arbetades vidare med.
- Omarbetat förslag baserat på dagens trafik och med så små förändringar som möjligt tillgodose behov för skolan och bastidtabell hela året. Dock inga övriga förbättringar.
- Vid beräkning av möjlig elektrifiering och kostnader framkom att ytterligare ett snabbgående fartyg ev skulle kunna räknas hem på grund av högre andel eldrift.

Nytt förslag har tagits fram som bygger på tre snabbåtar. Samma antal fartyg och volym som idag.

Förutsätter att Göteborgs Stad och Västtrafik kan lösa laddinfrastruktur med mera vid Saltholmen, helst till avtalsstart.

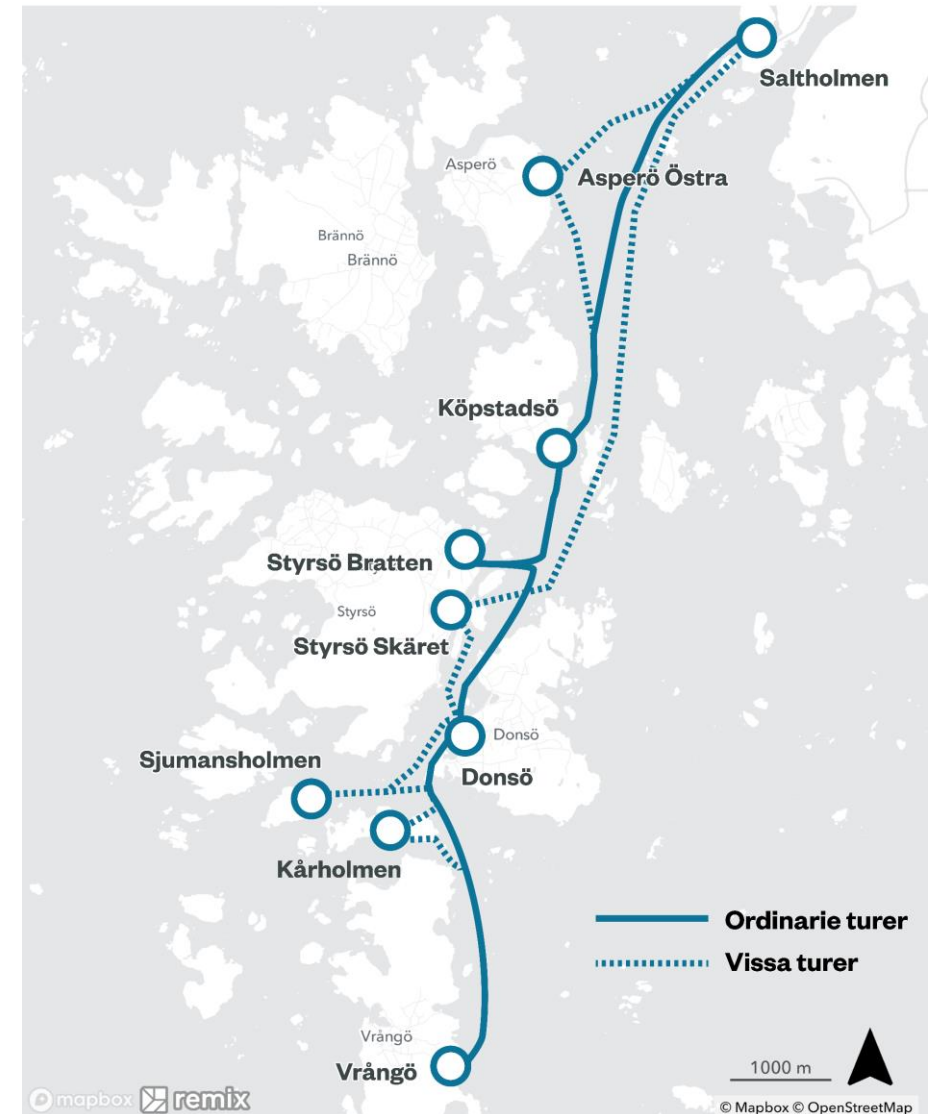


Förslag till linjenät

281 Saltholmen – Köpstadsö – Styrö Bratten – Donsö – Vrångö
(och vissa turer via de mindre öarna, Styrö Skäret och Asperö Ö)

- Trafikeras alla turer med snabbåtar (3 st)
- Tre varianter:
 - a) bas enligt ovan
 - b) extra snabba turer Vrångö-Donsö-Styrö Skäret-Saltholmen i pendlingslägen
 - c) kortturer som vänder vid Styrö Bratten i pendlingslägen
- Till stor del samma utbud som idag

ARBETSMATERIAL!



Förslag till linjenät

281 Saltholmen – Köpstadsö – Styrö Bratten – Donsö – Vrångö (och vissa turer via de mindre öarna, Styrö Skäret och Asperö Ö)

- Trafikeras alla turer med snabbåtar (3 st)
- Tre varianter:
 - a) bas enligt ovan
 - b) extra snabba turer Vrångö-Donsö-Styrö Skäret-Saltholmen i pendlingslägen
 - c) kortturer som vänder vid Styrö Bratten i pendlingslägen
- Till stor del samma utbud som idag

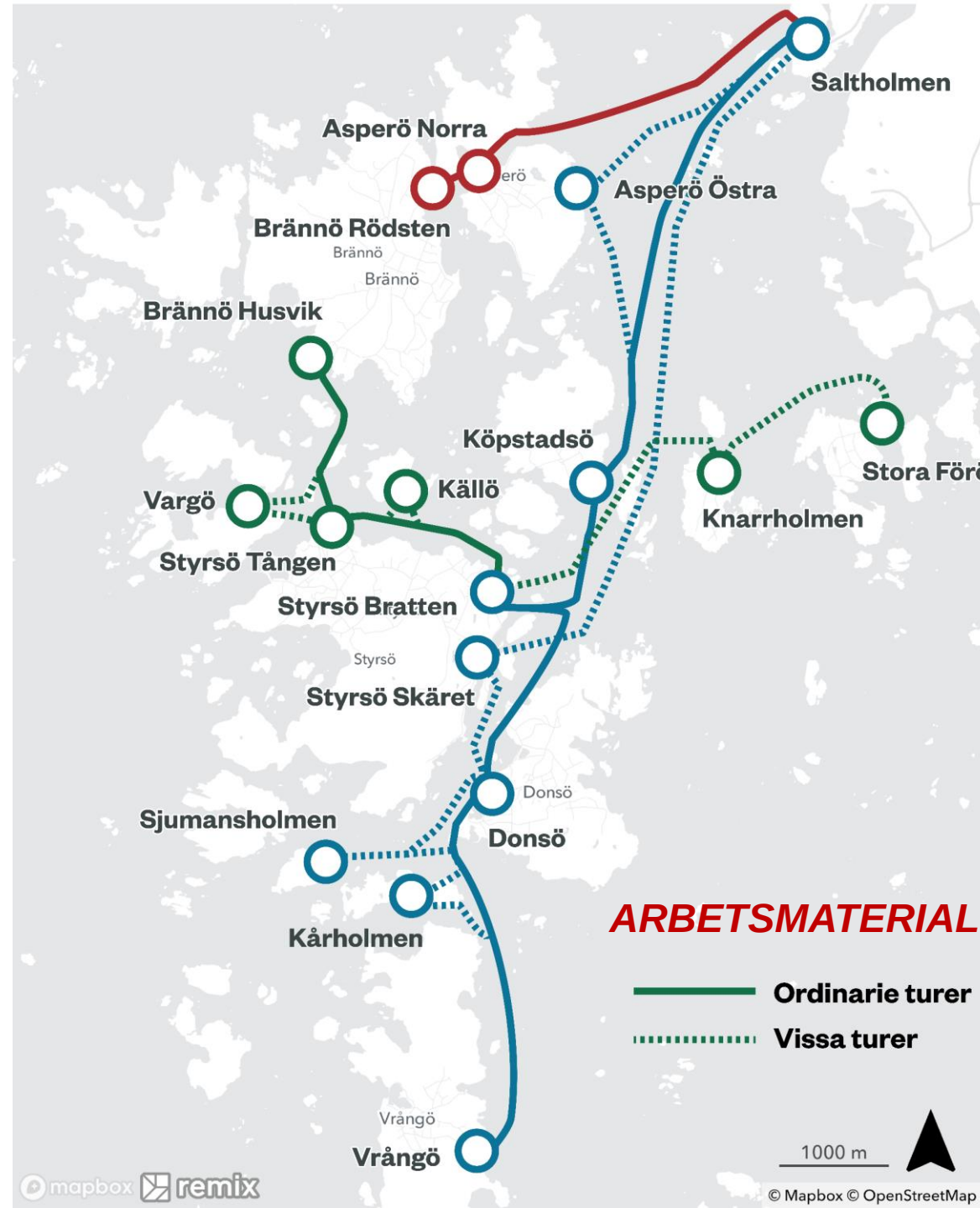
282 Brännö Husvik – Styrö Tången – Styrö Bratten

(vissa turer som idag via de mindre öarna)

- Utökat utbud för att erbjuda resor vid skoltider och fler resmöjligheter dag- och kvällstid samt helger inom Södra skärgården
- Dagliga turer till Knarrholmen och St Förö

283 Brännö Rödsten – Asperö N – Saltholmen

- Utbudsutökning för att kunna erbjuda timmestrafik hela dagen
- Trafikerar inte via Asperö Ö



Förbättringar

- **Snabbare restider** Styrso Tången, Styrso Bratten och Köpstadsö till Saltholmen samt inga långsamma turer Vrångö, Donsö till Saltholmen
 - 15 min Styrso Bratten – Saltholmen
 - 29 eller 35 min Vrångö – Saltholmen
- **Enklare tidtabell** med takttidtabell, samma restider och färre ruttvarianter
- Samma **bastidtabell** hela året
- **Kapacitetsbrist** morgontur från Vrångö/Donsö åtgärdas med ny snabbåt med högre kapacitet
- Bättre förutsättningar för **skolorna**, främst på Styrso
- Dagliga turer till **Knarrholmen och St Förö**
- **Fler resmöjligheter inom Södra skärgården dagtid, kvällar och helger**
- **Spridning** av ankommande och avgående turer Saltholmen för att minska trängsel
- **Elektrifiering** Kan köra snabbåtarna på högre andel el än annars



Övriga konsekvenser

- **Nya avgångs- och ankomsttider, främst pga kortare restider.**
 - Under högtrafik ankommer båtarna till Saltholmen på morgonen och avgår på eftermiddagen vid ungefär samma tider som idag.
- **Resor Styrso Tången – Saltholmen får byte vid Styrso Bratten**
 - men ändå 7-17 min kortare restid än idag på de flesta turer pga snabbåt.
- **Bytesmöjlighet vid Asperö Ö försvinner**
 - Hänvisas till byte vid Saltholmen eller resa via Brännö Husvik som får fler turer. Berör i pendlingslägen endast två turer som ev kan bibehållas

