

RAPPORT 1:B

INFÖR SAMRÅDET AVSEENDE
DETALJERAD ÖVERSIKTSPLAN
FÖR SALTHOLMEN-LÅNGEDRAG

FÖRTYDLIGANDEN

B.① Styrgruppen

Denna rapport ligger till grund för A samt är dessutom resultatet av tolkningen av bl a det material som redovisas i del C.

B ② Rapporter från arbetsgrupper och sektioner.

Arbetsgruppen för Älvsborg

Övergripande

Det pågående förfallet inom planområdet, bilparkeringen på Saltholmen och den ohållbara trafiken på Saltholmsgatan ses som de mest påtagliga problemen. Godstrafik till Saltholmen känns främmande för alla tillfrågade. Trots detta är området ett populärt utflyktsmål för Göteborgarna. Det är främst havet och naturen som gör området unikt.

Trafik och parkering

Saltholmen.

På Saltholmen ordnas en mindre färjeknutpunkt för persontrafik till såväl södra skärgården, som till centrum. Terminalen och godstrafiken förläggs till andra platser. Hållplatsen på Saltholmen planeras för i första hand kollektivåkande resenärer, vilket förutsätter effektivisering av kollektivtrafiken samt att nuvarande ”bilpooler” utvecklas. Dagens antal parkeringsplatser på Saltholmen skall inte bli fler. Allteftersom nya hållplatser byggs ut, kollektivtrafiken och bilpoolerna effektiviseras och p-platsernas fördelning ses över minskar skärgårdens behov av bilplatser på Saltholmen till gagn för allmänheten. Genom god markbehandling, vegetationsval och fältindelning genomförs på sikt en till området väl anpassad och aktiviteterna underordnad p-anläggning.

Trafiken till Saltholmen

Saltholmsgatan skall förbli ett grönstråk genom planområdet.

Trafiken till och från terminalen längs Saltholmsgatan har tidigare berörts (se A).

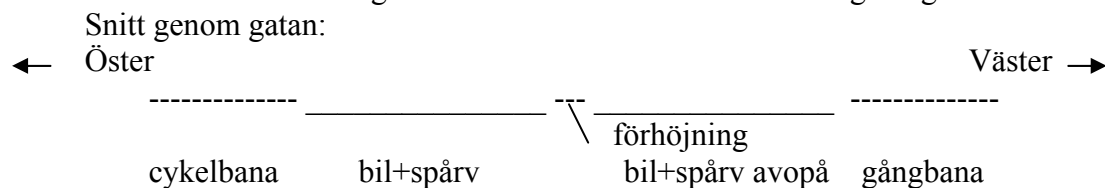
Skärgårdstrafiken (se B.)

En stor del av förslagen som inlämnats och diskuterats är:

- *Saltholmsgatan byggs om till en smalare gata med ett spårvagnsspår och förses med bredare trottoar och cykelbana.
- Tre ljussignaler önskas: Rattgatan, Roddföreningen, Pejlingsgatan Sextantgatan. Signalerna kopplas mot en sensor vilken ger signal till rött ljus om hastigheten 50 km/tim överskrids.
- Gupp mellan Långedrag och Torgny Segerstedtgatan. Dito på Saltholmsgatan, får ej påverka spårvägstrafiken.
- Rondell Saltholmsgatan – Gamla Långedragsvägen.
- Saltholmsgatan utmed inre Hinsholmskilen korsar spårvägen två gånger. Sträckan bör utredas av experter.
- Säkerhetsmässigt är delen Talattagatan och Saltholmsgatan det största problemet för trafiken på Saltholmsgatan. All slags trafik samsas i det trånga gaturummet.

* ● = Citat

- Gatudelen har tre tvärgatanslutningar, in-utfarter till parkeringar och drygt 30 villatomter. Av ovan nämnda anledning kan det enl SBK bli svårt att ha en hastighetsgräns på 30km/tim (Nollvisionen förespråkar det liksom en del av samrådsgrupperna). I den aktuella planen bör trafikmark reserveras för möjlighet till separering av trafikslagen.
- Utfarterna från tvärgatorna till Saltholmsgatan måste göras översiktliga så att man kan se kommande trafik utan att behöva köra ut på cykelbanorna.
- Spårvagnarna: Nedsatt hastighet alt endast motorvagn ut till Saltholmen. Motivet är att Saltholmen inte har utrymme för acceptabel busslinga (Snabbussarnas målpunkter förutsätts på sikt få egna hållplatser till skärgården.)
- Saltholmsgatans disposition ändras så att trafikslagen inte kommer i konflikt med varandra. Trafiksäkrare fastighetsutfarter och ej korsande cykelstråk vid vägutfarterna i väster. Spårvagnen får egen banvall att användas även av utryckningsfordon. Spårvagnen blir därmed oberoende av bilköer. Bilfilerna görs så smala att hastigheten hålls nere. Omkörning tillåts inte annat än i nödfall på spårvagnsvallen eller på gång – eller cykelbanan.
- Tung trafik till Saltholmen minimeras. Färje- och spårvagnstiderna samordnas, så att varannan vagn kan vända i Långedrag: Spårvagnens vändslinga omstuderas för att kunna nyttjas av snabbussarna. Saltholmsgatans södra del disponeras om för att försvåra omkörningar, minimera cykel-bilkonflikter, möjliggöra av och påstigning utmed gatan, erhålla trafiksäkrare husutfarter i öster och vidare siktinkel vid vägutfarterna i väster genom att kunna köra ända ut till bilfilen. Om hastigheterna ändå inte kan hållas nere begränsas den till 30km/tim mellan Långedrag och Saltholmen.



Slutsats: Till ovanstående skulle kunna läggas en hel del ytterligare förslag som finns. Varför denna uppsjö av förslag i och omkring Saltholmsgatan?

Naturligtvis måste förslagen ses som ett bevis på hur engagerade människorna är i frågan och hur trafiksituationen är idag. Orsaken till detta är ju den orimliga situation som råder. Med en mindre och lugnare trafik skulle mycket av dessa förslag ej behövas. En upprustning av Saltholmsgatan skulle då se helt annorlunda ut och till mindre kostnader. Ett förslag som omgående kan utföras är en parkeringstavla ute på Torgny Segerstedtgatan som upplyser om den faktiska parkeringssituationen.

Myndigheternas önskemål om 0-vision vilket innebär en separat väg för utryckningsfordon har få förståelse för. Detta främst för att de flesta är övertygade om att trafiken på Saltholmsgatan måste minska. Förlängning av Norra Sextantgatan och Regattagatan har föreslagits. Många är emot, då man befärrar ett första steg i en exploatering av bergen. Räddningstjänsten bör utreda behovet och hur en sådan led i så fall skulle kunna utformas.

Trafiken på smågatorna

- Där så är möjligt ordnas all parkering på tomtmark.
- Begränsad besöksparkering för boende accepteras.
- Lokalgatorna inom området skall bibehållas och inte göras om till matargator eller genomfartsgator. Detta innebär bl a att ytterligare bebyggelse på Ängholmen som medför kontinuerlig tyngre och tätare trafik på Ängholmsgatan inte är acceptabel,

dvs att denna blir genomfartsgata. Då måste den göras trafiksäker och mycket av dess charm kommer att försvinna. Sådan trafik måste hänvisas via Saltholmen och Saltholmsgatan och genomförs när trafiken på Saltholmsgatan reducerats till acceptabel nivå.

- För Ängholmsgatan gäller att bevara bergknallen vid utfarten mot Saltholmsgatan.
- Samma som för Ängholmsgatan gäller för Pejlingsgatan vad gäller trafik till och från varvsområdet.
- Tunga transporter till Ängholmen skall företrädesvis ske via färja.
- En ev ny bro till Ängholmen från Saltholmen bör diskuteras och beredas markutrymme.
- Kring Gamla Hamnen där bilarna inte får plats på tomtmark bör p-platser kunna hyras i anslutning till området på kommunens parkeringar vid Nimbus eller spårvagnshållplatsen, helst inhägnade.
- Dela upp den enorma parkeringsytan ner mot Nimbus. Förse den med buskar och träd.
- Sommartid bör båtuppläggningsplatsen vid Hinsholmskilen utnyttjas bättre än nu för p-platser.

Skärgårdstrafiken

Skärgårdstrafiken har diskuterats i årtionden tillbaka mellan myndigheter och boende. Det finns pärmvis med skrivelser om den oacceptabla utveckling som skett under åren. Man har låtit omfattningen öka år från år utan att vidtaga erforderliga planeringsåtgärder för att lösa detta ohållbara problem som accelererar på Saltholmen.

En ny terminal har byggts för att tillgodose skärgårdsbornas rättmätiga behov att komma till och från skärgården. Samtidigt har Saltholmsborna fått en allt mer pressad och ohållbar miljö med stora trafik- och parkeringsproblem. Går man utmed Saltholmsgatan ser man på senare år, i stället för prunkande villaträdgårdar, trädgårdar omgivna med höga bullerplank välkomnande för klotter och annan åverkan. Fortsätter utvecklingen resulterar detta i ett helt muromgärdat trafikstråk.

Vår förhoppning är att kommunen nu aktivt börjar se på lösningar av dessa svåra problem med siktet inställt att ha löst problemet inom 5 år – en tid som upplevs av närmast berörda som lång och pressande.

Arbetet bör planläggas så, att invånarna på Saltholmen och skärgårdsborna genom en tidplan görs delaktiga i hur arbetet läggs upp, hur det framskrider och hur samarbetet mellan berörda och myndigheterna skall ske.

I del A har berörts terminalens omvandling till mindre knutpunkt och tankar kring den tunga trafikens förflyttning till annan plats. Naturligtvis finns det ytterligare vägar att studera ur effektivitets- och kostnadssynpunkt.

Flera förslag har diskuterats, exempelvis broförbindelse, passagerarbåtarnas utveckling, uppdelning av skärgårdstrafiken i en nord- syddel m fl.

Vi har också diskuterat med skärgårdsbor och tagit del av studier från CTH och Göteborgs Universitet om tänkbara framtida trafiklösningar.

Vad som ovan nämnts förutsätter seriösa utredningar i samförstånd med berörda parter. Någon favör för något av förslagen, utom tillkomst av nya hållplatser in till city (se A.) har vi ej, utan intresset har varit inriktat på att se olika lösningar och dess ev förtjänster. Målsättningen för oss är, att trycket på Saltholmen minskar avseende trafik o parkering.

Tillkomsten av flera hållplatser för skärgårdstrafiken bör provas under kommande sommar för att vinna erfarenheter. Naturligtvis har detta ett pris som är värt att betala ingående i en helhetslösning.

Långedragrestauranten är i vardande. För att bidra till en rimlig lönsamhet bör bli en möjlighet skapas till båtangöring vid Långedrag. Bör ingå i försöket med reguljära hållplatser för skärgårdstrafiken in till stan.

Bad

Utmed kusten kan badplatser på flera ställen iordningsställas. Förutom de på Saltholmen och Aspholmen är den i Ängholmsviken viktig att värna. Ön Galejholmen är viktig att utreda för ev kommande friluftsbad.

Fler promenadstråk och några badtrappor önskas för de yttre uddarna på Saltholmen, likaså att kallbadhusen bevaras.

Planerna för kallbadhusens framtid, se **C. kapitel 9**

Bebyggelse

Restaurangen i Långedrag är i vardande. Under helgen 25-26 mars 2000 var modellen utställd på Långedrag Marins kontor. Intresset var stort, frågan diskuterades livligt. Huvudparten av deltagarna tyckte att utformningen var bra. Detaljerat framkom ytterligare önskemål. Se rapport till Higab-gruppen **C. kapitel 5**

Redovisad utbyggnad på kort sikt inom f d Hjalmar Johanssons varvsområde är inte aktuell, eftersom verksamheten nyligen bytt ägare och förhoppningsvis bedriver verksamhet för lång tid framöver. För övrigt får Vässingsö anses fullbyggt. Nya boendeformer välkomnas t ex för äldre men sådana får ombesörjas inom bef. tomter eller i östra kanten av inre Hinsholmskilen.

Tomten i fonden av Sextantgatan bör vara obebyggd. Förtätning genom ny- och ombyggnader på bef. tomter kan accepteras om det prövas från fall till fall. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse bör preciseras. Byggnation bör inte tillåtas i anslutning till de kvarvarande obebyggda stränderna.

Gamla Hamnen måste ägnas en speciell varsamhet och omtanke. Charmen av gammal skärgårdsidyll måste bevaras. Alla åtgärder som framöver leder till förändring bör ske i samråd med de boende runt hamnen. En fråga som bör diskuteras är rådande trafikförhållandena. Ex Solhöjdsgatan bör göras till återvändsgata eller enkelriktas. Kustvaktsgatan bibehålls i nuvarande omfattning.

Gamla Hamnenområdet är fullbyggt. Ytterligare bebyggelse är ej tänkbar. Orsaken är att husen ligger tätt vilket medför dålig närhet och framkomlighet till gatorna. Slipföreningen Gamla Hamnen driver föredömligt slip och hamn med frivilliga krafter och vill så även i fortsättningen. Problemet för föreningen är att arrendekontraktet löper på ett år i taget. Med en kontraktslängd på ett år så är det omöjligt för föreningen att satsa på de relativt kostnadskrävande investeringar och underhåll som man framledes är villiga att göra. Därför vädjar vi: Ordna med en rejält tilltagen kontraktstid till gagn för en varsam upprustning samtidigt som skattepengar ej behöver användas. (Se brev i del C kapitel 7.)

Gamla paradisparken (Talattagatan- Strandplatsgatan) bibehålles som uppsnyggt grönområde framöver.

Inre Hinsholmskilen utgör det enda större sammanhängande naturområde som finns kvar i Långedrag. Avvägningen om hur detta område skall användas är ytterst känslig. Utsikten över och den direkta kontakten med vattnet är hela området's förnämsta attraktion som måste tillvaratas och lyftas fram.

Flertalet boende vill se detta område för fritid och rekreation, planer för fotboll, tennis, volley, ramp för rullskridskor. Omklädningsrum och fritidsgård kombinerat med ett äldreboende inkl servicefunktioner i den östra delen av området har framförts som möjligt av boende i området. Det är nu dåligt underhållet.

Hinsholmskilens östra strand är f n använd för båtuppläggning/parkering. Utmed den västra stranden ligger rodd- och kanotföreningarna. Dessa föreningars behov av plats för framtida utveckling bör nog utredas.

Varvsområdet på Ängholmen kan ev bebyggas. En viss förtätning kan tänkas.

Allmänt uttalas ett önskemål att all exploatering av mark stoppas så länge terminalfrågan inte har en uttalad fastställd idé om hur den skall lösas och när så skall ske.

Butiker

I området kring Långedragrestauranten och gamla hamnen finns ambitioner att få fler butiker.

Gång- och Cykelleder

Över bergen på Vässingsö samt Ängholmen anordnas gångstigar. Av naturmaterial iordningställs i först hand befintliga stråk, så att de utan större besvär kan utnyttjas för promenader. Ev sittplatser måste vara oömma och utgöra en del av naturen. (Stenar, trädstammar , stubbar). Utmed vattnet från GKSS till Pejlingsgatan förbättras dagens bryggförbindelse. Tomten i Sextantgatans fond utformas som utsiktsplats för allmänheten. Den nås från vattnet via ravinen och från berget via allmänningen.

Invånarna i Älvsborg har länge diskuterat och önskat en sammanhängande gång-cykelled utgående från Röda Sten, vidare mot Nya Varvet, Kåringberget, Långedrag, Saltholmen och Fiskebäck.

Naturligtvis är detta ett omfattande projekt som kan indelas i etapper. Önskvärt är att vi i en nära framtid kan se resultatet av en inplanerad etapp inom Långedrag – Saltholmen. En tänkt sträckning kan vara: Anknytning till den från Röda Sten kommande leden i en punkt söder om spårvägens banvall i inre Hinsholmskilen med fortsättning till Saltholmen. Dess framtida utformning p g a trafiken dit avgör mycket hur och när detta kan få en hållbar utformning.

Park och rekreationsområden

Idag är den obebyggda marken oklart definierad och vanskött. Detta kan bero på oklara ägo- och ansvarsförhållanden. Det är viktigt att en klar uppdelning sker mellan t ex stadsparker, lokala parker, naturområden och reservområden, samt att tankar finns om dess innehåll och skötsel.

Långedragsparken (Grönområdena kring den nya restaurangen) övergår till stadspark varvid kommunen blir skyldig att svara för parkens skötsel. Detsamma gäller för området kring spårvagnsslingan vid Långedrag.

I samband med restaurangens tillkomst förutsätts en upprustning av förfallna stenmurar och vägar i området samt en tjänlig belysning i området.

Långedragshallén: med angränsande parkeringsyta rustas upp. Parkeringsytan förses med träd och buskar i tillämplig omfattning. Området är värdefullt ur turistsynpunkt och för alla Göteborgares rekreation.

Inre Hinsholmskilen: Tidigare under rubriken bebyggelse har en del av den nämnts som grönområde för rekreation.

En promenadstig från Långedrag hamn till Hjalmar Johanssons varv och ner till Ängholmsgatan därefter upp på berget till bronsåldersröset med sin magnifika utsikt. Ev påfart mot berget kan ske från Babordgatan.

Ängholmsparken på Vässingsö: Sedan bostadsområdets tillkomst har parken varit ägnad öns invånare. Så bör det vara även i fortsättningen.

Ängholmen: Parken bör liksom den på Vässingsö i första hand vara för de boende.

Saltholmen: Önskvärd framtida utveckling. Balans mellan de olika intressena är nödvändig. På sikt bör Saltholmen få en karaktär av stadspark som inrymmer väl anpassade p-platser och vändslinga för kollektivtrafiken samt byggnader som berikande inslag i parkmiljön. Badanläggningarna och anslutande park samt kanotföreningens verksamheter utvecklas. Varmbadhuset kan på sikt återställas som badhus. Bassängen mm finns bevarad.

På olika ställen i naturmarken finns fornminnen, dessa måste vårdas och göras mer tillgängliga.

Företagande

I begränsad omfattning är ytterligare till området anpassade företag välkomna. Problemet, uppstår vid behov av nybyggnation-, brist på tomtmark.

Villkoren för varvstomten på Ängholmen är att verksamhetens huvudkommunikation skall vara sjövägen. Varvsverksamheten vid Pejlingsgatan skall ske i måttfull skala.

Affärsverksamhet i liten skala främjas.

Småbåtslivet

Det är viktigt att friluftslivet med båtar, bad, promenader och övrig rekreation kommer att bestå eller utökas.

Avslutning

I sammanställningen A redovisas vissa åtgärder som bör genomföras på lång resp kort tid.

Arbetsgruppen för Fiskebäck

Gruppen vill framhålla, att man i Fiskebäck vill hjälpa till med att lösa problemen på Saltholmen men att detta inte får ske till priset, att problemen överförs till Fiskebäck. Det är aktuellt nu att godstrafiken skall överföras till Fiskebäck. Detta kan bli accepterat om en lösning kan träffas som ej stör fiskeindustrin, för att lösa problemen på kort sikt. Ett villkor är att den långsiktigt hållbara lösningen söks i samverkan med södra skärgården. Fiskebäck har i skrivelse till kommunen föreslagit Färjenäs som lämplig terminal. De tidigare hindren för detta förslag är nu eliminerade. Den tilltänkta campingplatsen kan p g a närheten till bron inte förläggas dit. Den längre sjövägen till öarna har ingen betydelse för fraktpriserna sett ur skärgårdsbornas synvinkel. Kostnaden bestäms i en överenskommelse mellan Vägverket och kommunen. Eftersom södra skärgårdens synpunkter är relativt okända är det synnerligen angeläget att pågående förhandlingar med Trafikkontoret om en enkät riktad till alla hushåll där kommer till stånd.

Arbetsgruppen för Skärgården

Inledning

Gruppen bildades av referensgruppen för Föreningar i Älvsborg som vi kallades då. Älvsborgs Egnahemsförening initierade och finansierade en intervjuundersökning i skärgården i form av en djupanalys som utfördes av Förvaltningshögskolan. Vi fick svar på en hel del frågor som vi haft nytta av sedan.

Som komplement till utredningen utarbetades 15 st bilder som visade olika sätt att se på framtidens färjetrafik. De visades bl a på Köpstadsö. Politikerna såväl Göteborgs som Styrös:s tog del av dem. GT publicerade en del av dem på mittuppslaget och Västtrafik erhöll en omgång.

Några möten hölls i skärgården bl a med Föreningsrådet och befolkningen på Vrångö. Senare ägde ett möte rum med boende på Donsö, arrangerat av Företagareföreningen. Mötesdeltagarna fick besvara en enkät och intressanta diskussioner fördes.

Sektion för skärgårdstrafiken

Under vintern 2000 bildades en speciell sektion för skärgårdsfrågorna med syfte att i samverkan med trafikmyndigheterna och representanter för skärgårdens öar finna framkomliga vägar för att erhålla långsiktigt hållbara lösningar. Under våren har sålunda

möten anordnats med såväl Västtrafik som med Trafikkontoret. Nästa steg är att gå ut med en enkät till skärgårdens hushåll för att få en mera komplett bild av attityderna på resp öar.

Möten i skärgården

Vid mötena informerade vi om medborgarkraften och om syftet varefter deltagarna själva fick säga vad de tyckte och önskade för framtiden. Vi redovisade också vad intervjuundersökningen riktad till skärgården och utförd av Förvaltningshögskolan kommit fram till. Vi framhöll betydelsen av att skärgårdsborna tar ställning till hur man vill ha den framtida trafiken. Diskussionerna var viktiga för oss. Vi fick reda på en hel del om p-platsproblemen. En del får vänta i över 15 år på plats. Andra kan få en plats omgående.

Nedan redovisas några av de synpunkter som framfördes vid dessa möten:

1. De flesta på Vrångö är året runt boende. Antalet bör successivt öka till det dubbla för att en levande ö skall kunna vidmakthållas.
2. De flesta badgästerna till södra skärgården åker till Vrångö.
3. Ansvarig för godstrafiken menade att hela skärgårdstrafiken är starkt föråldrad.
4. De flesta tycks nöjda med skärgårdstrafiken i motsatts till parkeringen på Saltholmen.
6. Det har inte varit så svårt att få kortparkering däremot fast parkering. Är man mantalsskriven på öarna kan man få stå i kö för en plats.
7. Det bör inte vara så att man automatiskt får en plats när man flyttar ut till öarna.
8. Ca 35-80 fasta platser står tomma på kvällarna på Saltholmen.
9. Färjorna är populära.

Kostnaden för en p-plats, p-kort alt. fast plats, är 200kr/mån. Det finns olika uppfattningar om hur man vill att det skall lösas på Saltholmen. En del inser det ohållbara i att bita sig fast där, andra ser gärna p- anläggningar i flera plan eller i berget. En framförde synpunkten att skärgårdsbornas bilar till stor del står stilla på Saltholmen. Det är inte dessa som kommer att förorsaka förväntad trafikinfarkt. En av deltagarna ansåg brofägan ganska ointressant eftersom nästan 100% förmodligen kommer att säga nej. Saltholmen anses som den bästa landförbindelsen men intresset för båtar även till centrum är stort. Bilfärjor är inte så populära. En del tror att den slutliga lösningen är bro.

Allmänt

De flesta anser, att trafiken fungerar bra, bortsett ifrån parkeringen på Saltholmen. Få tycks intresserade av de långsiktiga frågorna, men många är medvetna om att Saltholmen på lång sikt inte räcker till för deras behov. Speciellt sommartid är det mycket stökigt på Saltholmen. Speciella badgästturer föreslås från city. Det finns en önskan hos många om en förlängning av vissa turer in till t ex Stenpiren och Lindholmen. Kommunikationerna mellan skärgården och Frölunda bör förbättras. Utflyttningen till skärgården bör stoppas. I första hand pendlarna. Dessa skapar problemen. Göteborgs kommun bör ta konsekvenserna av detta och främst se till att det finns en parkeringsplats till varje hushåll innan de beviljar bygglov. Man vill ha samma regler som gäller i stan. Många anser att uppläggningsplatser och bilplatser för båtägare på Saltholmen bör reduceras för att skapa fler p-platser för skärgården och att Älvsnabbens linje-sträckning bör förlängas till Saltholmen.

De olika öarna har mycket olika uppfattning i viktiga frågor. Även inom resp ö avviker synpunkterna mycket.

Intresset för Saltholmen- Långedrag planeringen är förvånansvärt litet. Skälen för detta kan vara följande. De flesta är mycket trötta på frågeställningarna som debatterats i decennier. För det andra fungerar det bra som det är nu trots allt.

Färjetrafiken fungerar mycket bra och för dem som har bilplatser är det ännu inga problem med att snabbt ta sig genom Älvsborg. Parkeringsavgiften är mycket förmånlig för skärgårdsborna. Se vidare under C. kapitel 8.

En skärgårdspolitiker har sagt: Det finns ett strategiskt program för skärgården som nu avses utformas för en bra och hållbar transportpolitik inför 2000-talet för att uppnå de mål staten i sin övergripande målsättning satt upp. Staten har tillsatt olika utredningar som syftar till att stärka skärgårdsbornas möjligheter till överlevnad och utveckling. *Vår uppfattning är att det vore önskvärt om berörda stadsdelar kunde samverka i ämnet.*

Möten med trafikmyndigheterna.

Sektionen för skärgårdstrafikens första möte med Trafikkontoret: Vi meddelades att målet för den marknadsplan för kollektivtrafiken i Göteborg som antagits i Trafiknämnden är följande: Öka antalet resor med 20% fram till 2005 samtidigt som kostnadstäckningsgraden skall öka från 54% till 60%. Vi framförde önskemålet att som ett första steg på den långsiktiga planeringen utreds, hur folk vill ha det långsiktigt. Vi fick besked om ägarbilden vad gäller skärgårdstrafikens anläggningar m m.

Vid mötet med Västtrafik fick vi informationen att kostnadstäckningen för båttrafiken är 30% mot 55-60% för övrig trafik. Underskottet för skärgårdstrafiken är 20milj och 10 milj för Älvssnabben. Med dagens volymer är det Saltholmen som gäller som terminal för skärgårdstrafiken, för Västtrafiks del. En tudelning med någon annan hållplats skulle bara ge ökade kostnader och är inte försvarbart. Om initiativet att flytta eller dela Saltholmsterminalen skall komma från Västtrafik så måste resandeströmmen öka rejält med åtföljande kapacitetsproblem. I den framtida utvecklingen av trafiken ingår att försöka attrahera bilisterna till att gå över till mer kollektivtrafik.

Målsättningen: *Åk bil när du måste och kollektivt när du kan* gäller fortfarande.

Västtrafik är engagerade i Vision Lundby, med Statoil som ansvarig, vilka planerar en bilpool där bilarna skall kunna användas av företagen på dagarna och de boende på kvällar och helger.

Attitydundersökning

För tillfället söker vi medel för att få till stånd en attitydundersökning i skärgården som går ut till alla hushåll.

Utdrag ur de fristående uppsatserna

B. ③ Planeringsperspektiv

Vi får inte göra misstaget att tro att det enbart är de fysiska förändringarna som löser problemen. Våra konsekvensutredningar stärker denna uppfattning. Det sociala perspektivet som bl a innebär delaktighet och möjlighet att påverka får inte glömmas bort.

Det är viktigt att finna vägar för hur en samverkan och aktivt medborgarskap kan utvecklas. Hur skärgårdstrafikens hållplatser, terminalanläggningar, kollektivtrafik och parkering t ex löses är viktigt för hela regionen med hänsyn till en rad av intressen. (Se vidare C. kapitel 8)

Ur ett fysiskt perspektiv

De flesta är av den åsikten att det är Skärgårdstrafiken som är det största problemet. Med öppna ögon måste vi naturligtvis se vad som händer och kommer att hända runt om oss. Förtätningen i centrala delar, exploateringen utmed älven, trafikutvecklingen osv. Redan nästa år står Långedragrestauranten färdig. Kulturcentrat vid Klippan har fått vind i seglen. Nytt nöjescentrum planeras vid Lundbyhamnen. Oskars II fort öppnas inom kort för allmänheten. Redan nu finns ett antal etablerade hållplatser utmed älven som Lindholmsslustret, Eriksberg, Nya Varvet, Operan, Järntorget, Stenpiren, Långedrag samt Saltholmsterminalen. Det är uppenbart att våra kontakter med Trafikontoret och Västtrafik bör utvecklas till en långsiktig samverkan. Det finns intressanta nya infallsvinklar för att nå uppställda mål för kollektivtrafiken.

En interaktiv planering är lösningen.

Se del C kapitel 8

Ur ett socialt perspektiv

En frekvent synpunkt från tillfrågade har varit den allt påtagligare ungdomsvandalismen som förfulat stadsdelen och ökningen av urbana våldsdåd skrämmer. Vad kan medborgarkraften göra, vad skall beaktas i en översiktsplan för att en motverkande effekt skall uppnås?

SÄKERHET: I ÖP99 finns inte denna Länsstyrelsens fjärde kraft med. Det kan finnas skäl till en sådan. Grannsamverkan har redan inom vårt arbetes ramar genomförts inom delar av planområdet.

En interaktiv planering är lösningen.

Se del C kapitel 8

Ur ett ekonomiskt perspektiv

Många ser nog stadsdelarnas svaga ekonomi som det största problemet. Vad kan en översiktsplan göra åt detta? En fråga som är värd att utreda genom samverkan med initierade.

Om medborgarkraften skall vara med och påverka vem skall betala notan?
Göteborg kallas donatorernas stad. I morgon kanske det är medborgarkraften som donerar.

Följande text ur en insändare kan vara värd att begrunda:

” Gå ut i naturen, lyssna på naturens ljud, stanna upp. Medmänniskorna och naturen är det värdefullaste vi har. Så låt oss ta tillvara på detta enormt stora och värdefulla kapital, som inte kostar oss mer än ett leende att få tillgång till. Låt oss stanna upp, vakna , tänka efter och låt oss ta över makten att styra tekniken och inte låta tekniken styra oss människor, det är vi människor alldeles för värdefulla för. Låt oss börja umgås igen över alla generations-, ålders- och rasgränser, på ett naturligt sätt i samhället.”

En interaktiv planering är lösningen.

Se del C kapitel 8

Ur ett ekologiskt perspektiv

Det stora bilberoendet i Älvsborg anses nog av somliga som huvudproblemet. Den observante Älvsborgsbon inser att dagens trafiksituation i stadsdelen endast till liten del orsakas av biltrafiken till skärgårdsbåtarna. Det är endast på Saltholmsgatan som denna trafik dominerar och är påtagligt störande för de boende. Ett minskat bilberoende genom t ex en färjelinje utmed kusten kanske är lösningen. Även ur detta perspektiv är det uppenbart att våra kontakter med Trafikontoret och Västtrafik bör utvecklas till en långsiktig samverkan. Hur projekt 2003 på Saltholmen kommer att påverka planområdet bör utredas. Projektet är till för att ta fram ”gröna jobb” och pågår till år 2003. År 2000 är trädgårdsåret och en stor utställning kommer att äga rum på Heden ”Hedens lustgård” från juli till augusti. För att få idéer till hur inre Hinsholmskilen kan utformas kommer vi att besöka utställningen.

En interaktiv samverkan är lösningen.

Se del C kapitel 8

B. ④ Medborgarkraftsbegreppet**Vår definition**

När referensgruppen, Föreningar i Älvsborg, bytte namn till Medborgarkraften i Älvsborg, skedde detta instinktivt. Ambitionen var att fungera som ett språkrör för medborgarna. Genom våra samrådsgrupper fick vi direktkontakten med de enskilda hushållen. Av goda skäl kan vi sägas företräda den interaktiva demokratin.

Göteborgs kommuns definition

När ÖP99 talar om medborgarkraft tillsammans med bärkraft och konkurrenskraft uppfattas krafterna som tre harmoniska krafter, tre balanserade krafter. Det talas om människans välbefinnande som varande medborgarkraften. Den harmoniska människan som lydigt engagerar sig i samhällsfrågorna och lämnar synpunkter till de folkvalda. ”Inriktningen ska vara att genom dialog och delaktighet öka brukarnas möjligheter att påverka stadsdelsförvaltningens dagliga arbete. Brukarinflytandet skall ske dels genom olika samrådsformer, dels genom intervjuer och enkäter ge brukarna möjlighet att ha synpunkter på stadsdelsförvaltningens tjänster och hur dessa utförs.” Arbetssättet är att jämställa med den gamla dialogplaneringen. Dvs en enkelriktad samverkan, en ovanifrån styrd demokrati.

Men när och hur skall medborgarna påverka?

Av ÖP 99 framgår att de lokala programmen varierar en hel del. En del lägger tonvikten på det fysiska andra på den sociala delen.

I Styrös:s lokala program kan man läsa.

”Innan allmänheten inbjuds till omfattande planeringsinsatser är det nödvändigt att klara ut förutsättningarna för planeringen som annars kan förlora i trovärdighet.”

I Älvsborgs kan man läsa:

”För att medborgarnas engagemang i samhällsfrågor skall få genomslagskraft och för att kommunens önskan om ett tidigt och ökat engagemang skall bli trovärdigt krävs att medborgarnas synpunkter och erfarenheter efterfrågas. Inte bara i den översiktliga planeringen, utan också i detaljplaneringen.”

Under **C. kapitel 8** resoneras om hur forskarna i Sverige och internationellt ser på ovanstående två tolkningar. Under **C. kapitel 1** redovisas vår organisation med hjälp av illustrationer.

B. ⑤ Det sociala perspektivet

Förnyelsen av de flesta storskaliga bostadsområdena i inte minst Göteborg fick inte avsedd verkan. Misslyckandena bottnade ofta i avsaknaden av ett socialt perspektiv. Det fanns en föreställning att man kunde bygga bort sociala problem. Under en tid prövades ett antal olika metoder med medverkan av de boende; brukarplanering, gräsrotsplanering, arbetsboksmetoden, självförvaltning, dialogplanering för att nämna några, med skiftande framgång som resultat.

Nu gäller medborgarkraft och interaktiv demokrati. (Forskarna förefaller att förespråka den). Kommer denna metod att gå samma väg till mötes som föregångarna? Dialogplaneringen blev ofta enkelriktad ovanifrånriktad påverkan. Dialog = samtal, tankeutbyte. Den interaktiva demokratin har gått ett steg längre. Interaktion= Ömsesidig påverkan, samverkan.

ÖP99 har infört begreppet medborgarkraften såsom en positiv kraft vid sidan om bär- och konkurrenskrafterna, men dess definition är inte tydlig. Är verkligen all medborgarkraft positiv?

Man kan se det på lite olika sätt. Det finns medborgarkrafter som har negativa förtecken. Ex. vi har funnit ett nästan hundra procentigt samtycke till att något omgående måste göras för att stoppa den alltmer tilltagande förföljningen och vandalismen förorsakad av en negativ medborgarkraft.

På initiativ av Älvsborgs Egnahemsförening har en över stadsdelsgränserna spännande sammanslutning, bestående av ett mycket stort antal samverkansgrupper som stadsdelsnämnder, kyrkan, idrotten, pensionärsrörelsen och polisen m fl, bildats för att söka vägar att återföra dessa krafter.

Det finns skäl för Medborgarkraften i Älvsborg att i planarbetet beakta hur vi skall planera och agera för att kunna bidra till en lyckosam återföring.

Vi har inlett en diskussion om hur områdets föreningar, enskilda och företag i samverkan skall kunna bidra. Såväl på Saltholmen som inom markområdet i inre Hinsholmskilen finns förutsättningar för aktiviteter i sådant syfte. I mån av tid kommer vi senare att rapportera om hur detta arbete utvecklas.

Se C. kapitet 8

B. ⑥ Trafikenkät i Älvsborg

Bakgrund: Under vårt arbete med analys av Stadsbyggnadskontorets planeringsunderlag och koncept till samrådshandling kom vi att diskutera den framtida expansionen i södra skärgården.

Av underlaget från SBK framgår att den förväntade expansionen är betydande. Dvs stick i stäv med ÖP:s intentioner för perifert belägna områden med problematisk kollektivtrafik.

När synpunkter från våra skärgårdsmöten bekräftar att man på vissa öar önskar en kraftig expansion och SBK meddelar att ÖP inte kan stoppa en sådan utveckling fann vi det intressant att utreda hur invånarna i Älvsborg, som bor utmed Torgny Segerstedtsg-Saltholmsg ser på situationen så som den är idag. Älvsborgs Egnahemsförening erbjöd sig att finansiera och genomföra en enkät. Denna

gick ut till ett par tusen hushåll, med bl a frågor om vilken sorts trafik som ansågs störande, t ex den till färjorna. Frågor ställdes också om åtgärder för att minska störningarna. En fråga ställdes också om det var angeläget att Älvsborgs Egnahemsförening skulle försöka få igång ett trafikprojekt för att analysera hur man skall lösa trafikfrågan.

En majoritet av de svarande tyckte så.

Eftersom Medborgarkraften arbetar ideellt är vi tvungna att avvakta de ansvarigas åsikter och möjligheter till en sådan utredning. Tills vidare får vi därför nöja oss med en egen vars syfte mer är att synliggöra problemet än att ange någon lösning.

Utredningen redovisas i **del C. kapitel 2**

B. ⑦ Den framtida färjetrafiken i Göteborg

Bakgrund: Diskussionerna kring aktivering av Göteborgs hamn har nu pågått under många år. Successivt tillkommer nya verksamheter vid vattnet. Kulturcentrat vid Klippan, Långedrag restaurang och planerat ungdomscentrum vid inre Lundbyhamnen i anslutning till Backaplan för att nämna några. Vi förstår att tiden snart är mogen för en ny era med ett intensivt båtliv i hamnen. Såväl färjor rakt över älven, som förr, men även längs med. Ett kollektivt transportmedel rakt genom Göteborgs kärna avlastande de hårt trafikerade bilederna på land kommer att bli mycket populärt.

Älvsborgs Egnahemsförening visade i sin monter på Nya Varvets dagar 1999 en idé om en färjeförbindelse mellan några hållplatser utmed Älvsborgs kustlinje med anslutning till city. Idén mottogs mycket positivt.

Dessförinnan hade Medborgarkraften tagit fram ett antal bilder som redovisade hur en framtida färjetrafik inom Göteborgsregionen skulle kunna gestaltas. Ett antal av dem publicerades i GT. Även dessa blev mycket uppskattade. Sedan dessa bilder offentliggjordes har många synpunkter lämnats. Vi fann det angeläget att försöka begränsa idéerna till dem, som vi tror kan leda till en på lång sikt hållbar lösning.

Trafikproblemen inom Saltholmen -Långedrag plus nödvändigheten av att få en fungerande åretruntrestaurang på Långedrag blir kanske snart av den digniteten, att någon entreprenör vågar satsa på idén med färja till city.

I diskussionerna om att minska trycket på Saltholmen nämns ofta en uppdelning av skärgårdstrafiken. T ex enbart trafik till Brännö o Asperö från Saltholmen. Kan ett av framtidens kollektivsystem i Göteborg vara färjor i samverkan med bilpooler? Västtrafiks och Trafikkontorets samarbete med Lundbypoolen är kanske något för Älvsborg att bevaka! Utredningen se **C. kapitel 3**

B. ⑧ Kultur- och naturvårdsprogram

Vi förstod snart att en del inom området vill skapa en stadsdel där medborgarna ges möjligheter att engagera sig i närmiljön. Såväl god kunskap om omgivningen som vårdsnaden av densamma är viktigt. När kunskap och känsla väl finns för omgivningen är det lättare att se helheten och möjligheterna vid förändringar. Den traditionella planeringen att gå från helhet till detalj kombinerar vi med det omvända betraktelsesättet. Från detalj till helhet. Härigenom har vi möjligheter att på ett bättre sätt än hittills tillvarata det som är av värde att värna. Under C. kapitel 4 redovisar vi ett förslag till Kultur – naturvårdsprogram samt en detaljerad beskrivning av vad som finns på Öberget. Ett exempel är Hinsholmskilen som en gång var tänkt, som ett intressant fågelområde. Fortfarande kan man se många arter av sjöfågel här. Muddra, så att vattenspegeln återställs! Den igenfyllda inre delen av viken måste bevaras som en fri yta. Inga ytterligare parkeringsplatser. I stället skapas här ett vackert landskap spännande för barn att leka i och lättgånget för de äldre att promenera i. Bygg inte!

B. ⑨ Rapport från arbetsgruppen ”Ny restaurang i Långedrag”

Sedan den gamla restaurangen revs har det funnits ett flertal förslag på hur markområdet skulle disponeras. Ett storskaligt förslag för några år sedan mötte mycket stark kritik. En allmän föreställning spreds att de boende var emot en ny restaurang inom området och det har därför fått förfalla i väntan på ett gynnsammare tillfälle för en ny anläggning. Vid medborgarkraftens information och diskussionsmöte riktad till de boende förra året välkomnades en ny restaurang av en mycket stor majoritet. När det vinnande tävlingsförslaget offentliggjordes erbjöds medborgarkraften att få låna modellen under ett par dagar för att ställas ut i Gamla Hamnenområdet. Ett brev skickades till Higab där redogörelse görs för synpunkter som inkom under utställningstiden. **Se C. kapitel 5**

B. ⑩ Synpunkter från de boende

Ett stort antal skrivelser från samrådsgrupper och enskilda har lämnats till arbetsgrupperna och utgör ett mycket viktigt underlag för rapporten. Här redovisas några av dessa.

Från gruppen boende utmed Saltholmsgatan

Skrivelse av fam. Sinclair

Skrivelse av Eva och Martin Grävare

Se C. kapitel 6

B. ⑪ Brev

Brev av varierande slag :

Brev av Olle Hasselskog till Medborgarkraften

Brev av Arne Person till Statskontoret

Brev från medborgarkraften i Älvsborg till byggnadsnämndens ledamöter.

Se C. kapitel 7

B. ⑫ Motiveringar, idéer och förslag

Eftersom medborgarkraften hittills arbetat ideellt har det inte funnits möjligheter att nedteckna och bearbeta alla inkomna förslag för redovisning här.

Vi anser det ändå viktigt att möjlighet ges för markanvändningsstudier för i första hand Saltholmen och inre Hinsholmskilen innan den detaljerade översiktsplanen antas.

De tre förslag som redovisas i **del C. kapitel 9** är:

- utveckling av kallbadhusens verksamhet inkl parken.
av Kjell Mott, Kallbadhusets vänner.
- ett tidigare offentliggjort förslag om utnyttjande av inre Hinsholmskilen.
av Arne Rosén.
- idébetonat inspirerat av de globala intentionerna om en bättre värld genom en interaktiv demokrati.
av Arne Person

B. ①③ Utredningar, enkäter och informationskällor

Vi har försökt att välja ut dels sådant som klargör hur vi arbetat dels sådant som kan ha betydelse för den fortsatta planeringen. Detta innebär att mycket material inte kommit med. Vi vill ändå nämna några. Utförligare redovisning se **del C. kapitel 8.**

- Utredningar: Förvaltningshögskolans intervjuundersökning i s skärgården. *ÄEF*
Nya Varvet utredningen. Bedömning av bilder av *ÄEF*
Stora Billingen av *ÄEF*
- Enkäter: Boende inom området
Boende i s skärgården
Enkät rörande Älvsborgsbarnas syn på trafiken på
Torgny Segerstedtsg och Saltholmsg. *Utförd av ÄEF*
- Nätverk: Iperbole
IFMA
- Skrifter: ÖP99 + lokala för Älvsborg och Styrso.
Boverkets och regeringens miljö kvalitetsmål. God bebyggd miljö.
Demokratiutredningen
Trafiken till Göteborgs södra skärgård. *Frida Karlge*
Rapport över mätningar av trafikbuller vid Saltholmsg i Göteborg
Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtsterminal vid
skeppsbron i Göteborg. *Per Ahlquist*
Förnyelsen i storskaliga bostadsområden. *Arne Person*
Processkonst *Arne Person*
Fraktterminal för södra skärgården. Lokaliseringsutr. SBK 1995
Storstadsnära skärgård. Förslag till Leader II-projekt 1996 *Ulla Herlitz*
Rio- deklarationens 27 principer
Utvecklingsmöjligheter i informationsåldern. *Manuel Castells*
Framtiden är nu. En elektronisk intervju med Manuel Castells.
Nätet, staten och jag. *Erling Fossen*
En fråga om solidaritet *Sven-Eric Liedman*
Europas enande. Globalisering, identitet o nätverksstat. *Manuel Castells*
Civil olydnad inte det största hotet. Debattartikel *Gunnar Falkemark*
Den instängda demokratin. *Mats Dahlkvist*
Demokratiens ideal och det civila samhället. *Håkan A Bengtsson*
Västerträffen Program hösten 1999 *Arne Feldert m fl*

Μεδβοργαρκραφτεν ι ̉λ̉σβοργ,
ΛΣνγεδραγ 14 μαφ 2000

Τιλλ σαμρΣδσγρυππ νρ 4

Ηεφ!

ΣΣ η™ρ βλεπ δελ Α οχη δελ Β απ πΣρ ραππορτ 1, σομ λ̉περλ™μναδεσ τι
λλ

Σταδσβψγγναδσκοντορετ ι φρεδαγεν δεν 12 μαφ φ̉ρ πιδारे διστριβυτιον
τιλλ Βψγγναδσν™μνδεν. Δελ Χ σομ ιννεηΣλλερ φριστΣενδε υππσατσερ π
Σ

χα 60 σιδορ ηαρ φαγ ιντε κοπιερατ υππ, μεν καν ερηΣλλασ φ̉ρ σφ™λ̉κ
οστναδσπρισ.

Η™λσνιγαρ Αρνε Περσον

Μεδβοργαρκραφτεν ι ̉λ̉σβοργ,
ΛΣνγεδραγ 14 μαφ 2000

Τιλλ σαμρΣδσγρυππ νρ 4

Ηεφ!

ΣΣ η™ρ βλεπ δελ Α οχη δελ Β απ πΣρ ραππορτ 1, σομ λ̉περλ™μναδεσ τι
λλ

Σταδσβψγγναδσκοντορετ ι φρεδαγεν δεν 12 μαφ φ̉ρ πιδारे διστριβυτιον
τιλλ Βψγγναδσν™μνδεν. Δελ Χ σομ ιννεηΣλλερ φριστΣενδε υππσατσερ π
Σ

χα 60 σιδορ ηαρ φαγ ιντε κοπιερατ υππ, μεν καν ερηΣλλασ φ̉ρ σφ™λ̉κ
οστναδσπρισ.

Η™λσνιγαρ Αρνε Περσον

Μεδβοργαρκραφτεν ι ̉λ̉σβοργ,
ΛΣνγεδραγ 14 μαφ 2000

Τιλλ σαμρΣδσγρυππ νρ 4

Ηεφ!

ΣΣ η™ρ βλεπ δελ Α οχη δελ Β απ πΣρ ραππορτ 1, σομ λ̉περλ™μναδεσ τι
λλ

Σταδσβψγγναδσκοντορετ ι φρεδαγεν δεν 12 μαφ φ̉ρ πιδारे διστριβυτιον
τιλλ Βψγγναδσν™μνδεν. Δελ Χ σομ ιννεηΣλλερ φριστΣενδε υππσατσερ π
Σ

χα 60 σιδορ ηαρ φαγ ιντε κοπιερατ υππ, μεν καν ερηΣλλασ φ̉ρ σφ™λ̉κ
οστναδσπρισ.

Η™λσνιγαρ Αρνε Περσον

Μεδβοργαρκραφτεν ι ̉λ̉σβοργ,
ΛΣνγεδραγ 14 μαφ 2000

Τιλλ σαμρΣδσγρυππ νρ 4

Ηεφ!

ΣΣ ηTMρ βλεπ δελ Α οχη δελ Β απ πΣρ ραππορτ 1, σομ λπερλTMμναδεσ τι
λλ

Σταδσβψγγναδσκοντορετ ι φρεδαγεν δεν 12 μαφ φλρ πιδαρε διστριβυτιον
τιλλ ΒψγγναδσνTMμνδεν. Δελ Χ σομ ιννεηΣλλερ φριστΣενδε υπσατσερ π
Σ

χα 60 σιδορ ηαρ φαγ ιντε κοπιερατ υππ, μεν καν ερηΣλλασ φλρ σφTMλπκ
οστναδσπρισ.

ΗTMλσνιγαρ Αρνε Περσον