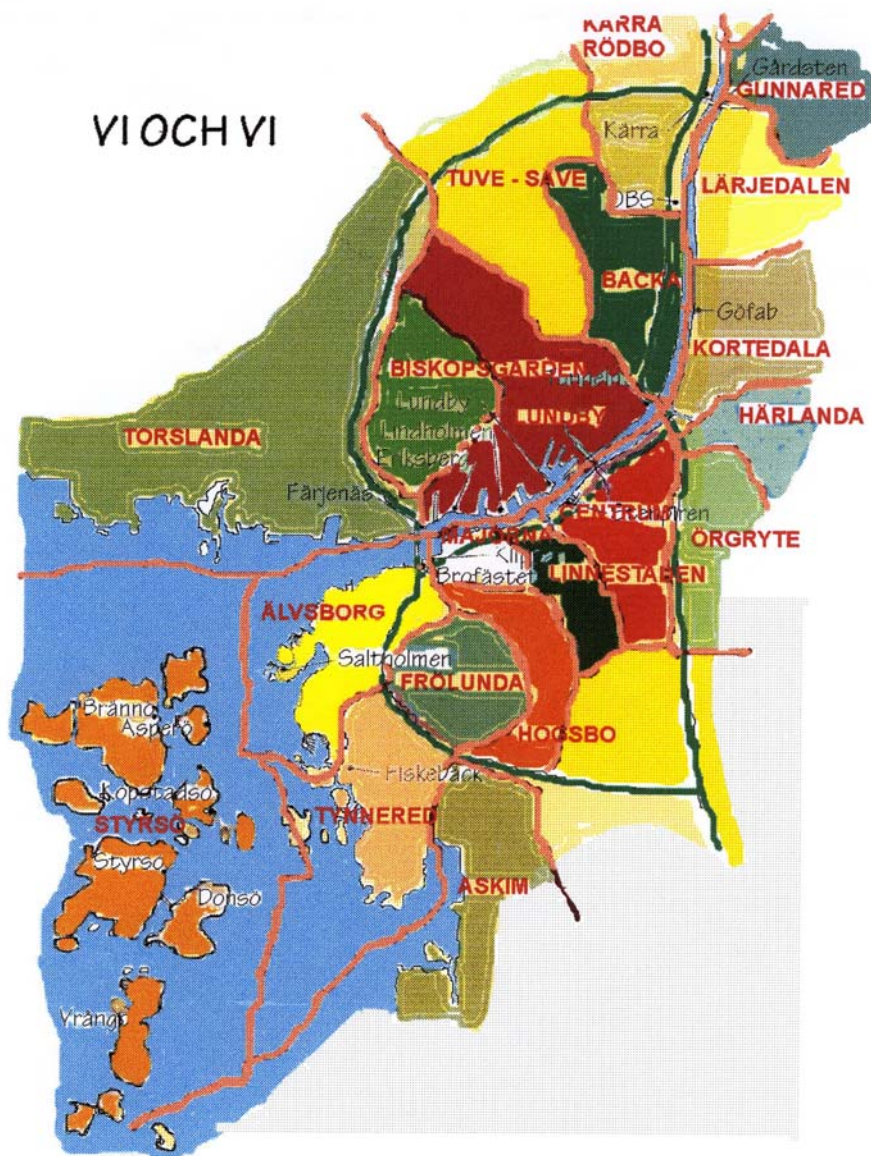


VI OCH VI



## RAPPORT 1:C

INFÖR SAMRÅDET AVSEENDE  
DETALJERAD ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR SALTHOLMEN-LÅNGEDRAG

FRISTÅENDE UPPSATSER

## SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG

MEDBORGARKRAFTEN I ÄLVSBERG 2000-05-10

# RAPPORT 1:C

INFÖR SAMRÅDET AVSEENDE  
DETALJERAD ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR SALTHOLMEN-LÅNGEDRAG

## FRISTÅENDE UPPSATSER

### INLEDNING

Bilagan i essäform innehåller diverse kompletterande inlagor som har betydelse för förståelsen av vårt sätt att arbeta. Den innehåller såväl en del av de förväntningar och intentioner vi har för framtiden. Såväl övergripande idéfrågor, tankar kring närmiljön och kontroversiella resonemang redovisas. Delen kan ses som ett utdrag ur vårt bakgrundsmaterial.

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Medborgarkraften i Älvsborg</b>	<b>kapitel 1.</b>
<b>Trafikenkät i Älvsborg</b>	<b>kapitel 2.</b>
<b>Den framtida färjetrafiken i Göteborg</b>	<b>kapitel 3.</b>
<b>Kultur- och naturvårdsprogram</b>	<b>kapitel 4.</b>
<b>Rapport från arbetsgruppen "Ny restaurang i Långedrag"</b>	<b>kapitel 5.</b>
<b>Synpunkter från boende</b>	<b>kapitel 6.</b>
<b>Brev</b>	<b>kapitel 7.</b>
<b>Problemets kärna</b>	<b>kapitel 8.</b>
<b>Motiveringar idéer och förslag</b>	<b>kapitel 9.</b>
<b>Utredningar , enkäter och informationskällor</b>	<b>kapitel 10.</b>

## C. Kapitel 1

### Medborgarkraften i Älvsborg

Av Arne Person

**Bakgrund:** För två år sedan påbörjades planarbetet. Ett flertal referensgrupper bildades av SBK för att delta i arbetet. En av dessa fick namnet Föreningar i Älvsborg. Gruppen insåg snart att de regler som gällde inte var ändamålsenliga för vårt syfte, dvs att arbeta interaktivt demokratiskt för att finna långsiktigt hållbara lösningar. Gruppen ombildades därför till Medborgarkraften i Älvsborg med i princip de värderingar demokratiutredningen förordar. Vi arbetar som ett självständigt men värdefullt komplement och vitaliserande tillägg till den representativa demokratis basfunktioner.

**ÖP99:** Den nya översiktsplanens sociala perspektiv och tal om medborgarkraft i balans med bär- och konkurrenskrafterna mottog vi med tacksamhet. Vi människor skall tillsammans bygga framtiden. Informationsteknologin ger medborgarna helt nya möjligheter att med hjälp av bl a nätverk nå sina mål. Som ett komplement till dagens system är vår förhoppning att en interaktiv demokrati successivt skall kunna växa fram även utanför Älvsborgs gränser och skapa möjligheter att lösa svårare problem än de för oss aktuella.

**Arbetsätt:** Interaktiv demokrati. Helhetstänkande. Långsiktigt hållbara lösningar. Okonventionellt planeringsätt där medborgarens delaktighet och möjligheter att påverka sätts högt. Förhållningssättet att se långsiktigt överbryggat det konventionella kortsiktiga synsättet, som ofta leder till tröta med handlingsförlamning som resultat. Vi tror därför på att en samverkan som här, mellan Saltholmen, Fiskebäck och Södra Skärgården för en långsiktigt hållbar lösning, kommer att gagna samhällsutvecklingen framöver.

**Bilaga 1. Illustrerar vår organisation.**

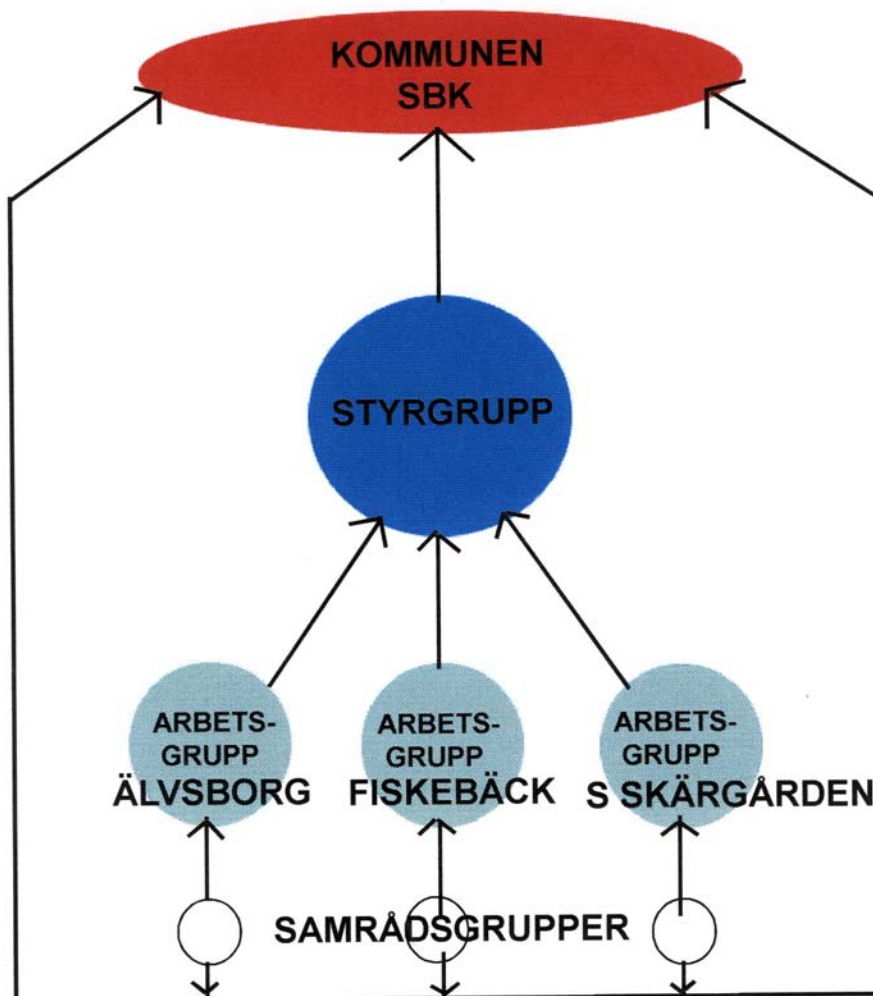
**Bilaga 2. Illustrerar skillnaden mellan tänkt referensgrupp och  
Nuvarande medborgargrupp i den aktuella plansamverkan.**

**Bilaga 3. Samrådsgrupper.**

**Bilaga 4. Planområdets indelning i samrådsgrupper.**

**Bilaga 5. För långsiktigt hållbara lösningar är det en styrka om även omgivningen  
Tar tillvara medborgarkraften. Detta är en illustration som visats i  
skärgården för att få dem att engagera sig.**

**Medborgarkraftsbegreppet se kapitel 8**

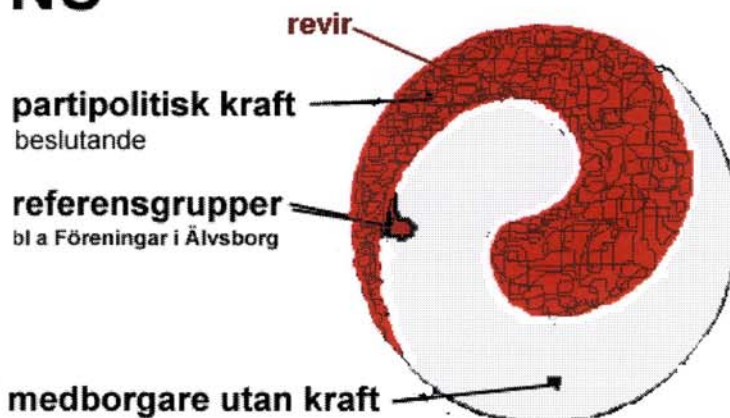


FLÖDESPLAN  
SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG  
DETALJERAD ÖVERSIKTSPLANERING

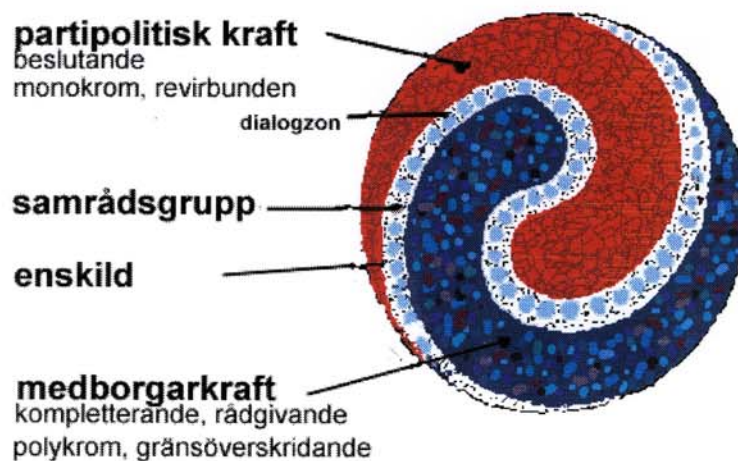


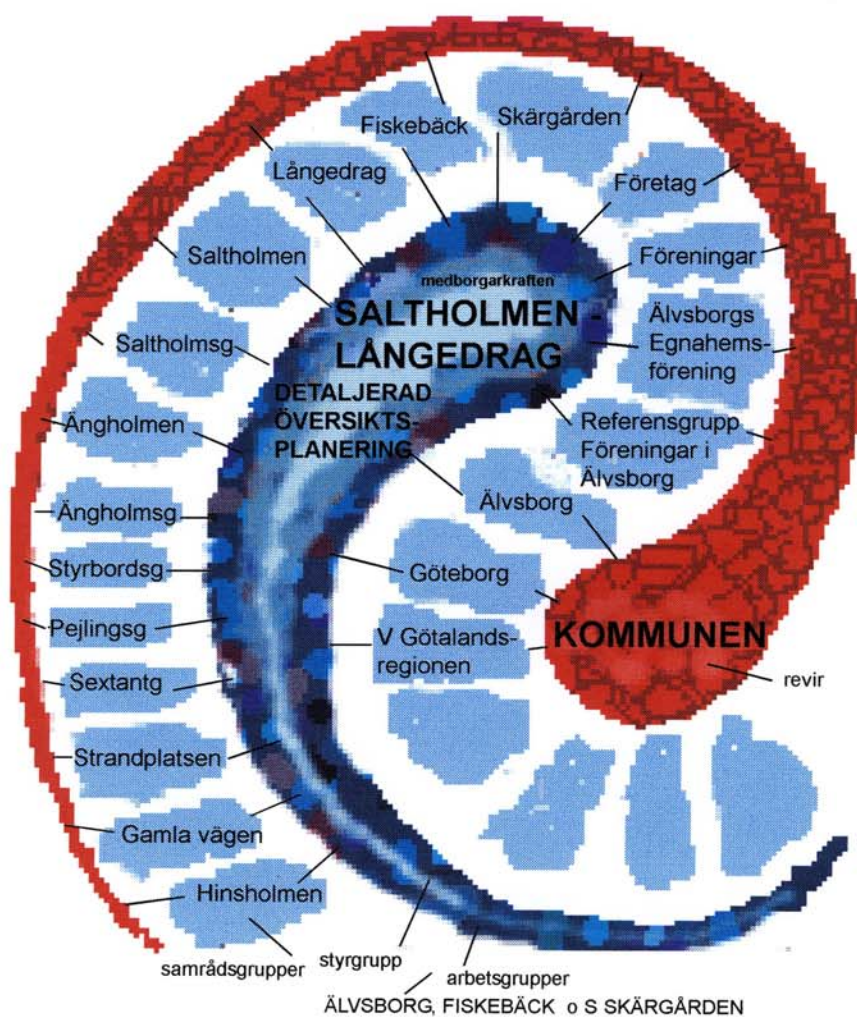
# DEMOKRATIN

## NU



## FRAMTIDEN





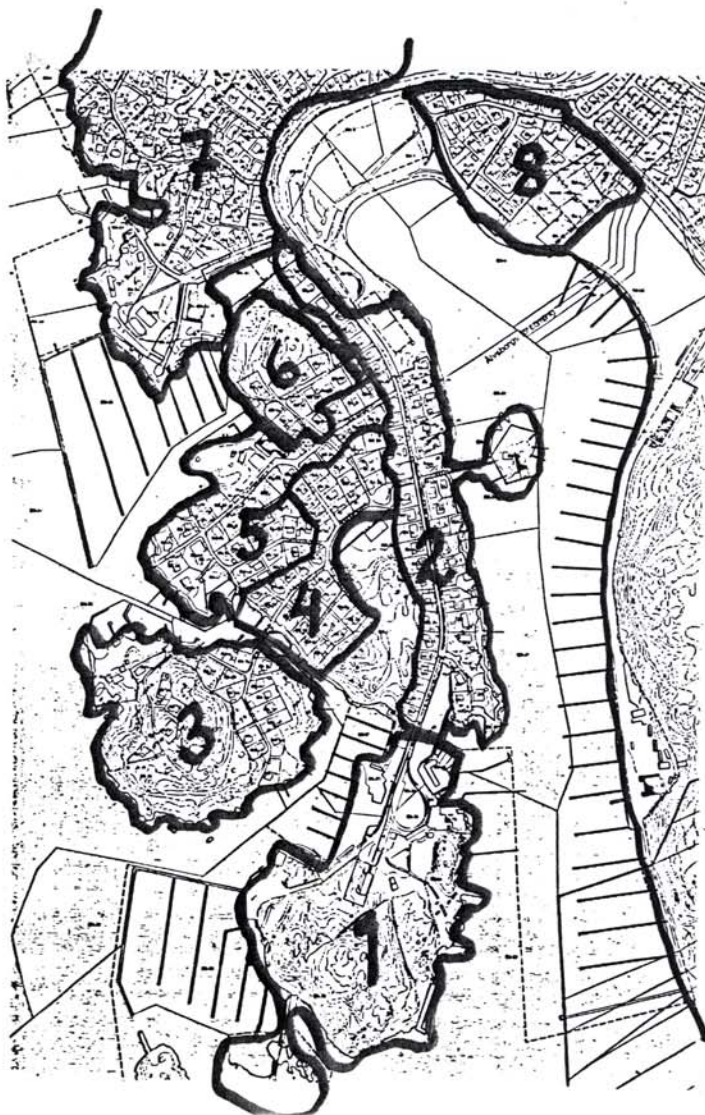
ORGANISATIONSPLAN JUNI 1999  
**SALTHOLMEN-LÅNGEDRAG**  
 DETALJERAD ÖVERSIKTSPLANERING

FÖRENINGAR I ÄLVSBERG  
 I SAMVERKAN MED  
 FÖRETAG OCH BOENDE  
 I ÄLVSBERG OCH S SKÄRGÅRDEN

# FIÄ FÖRENINGAR I ÄLVSBERG

## SAMRÅDSGRUPPER

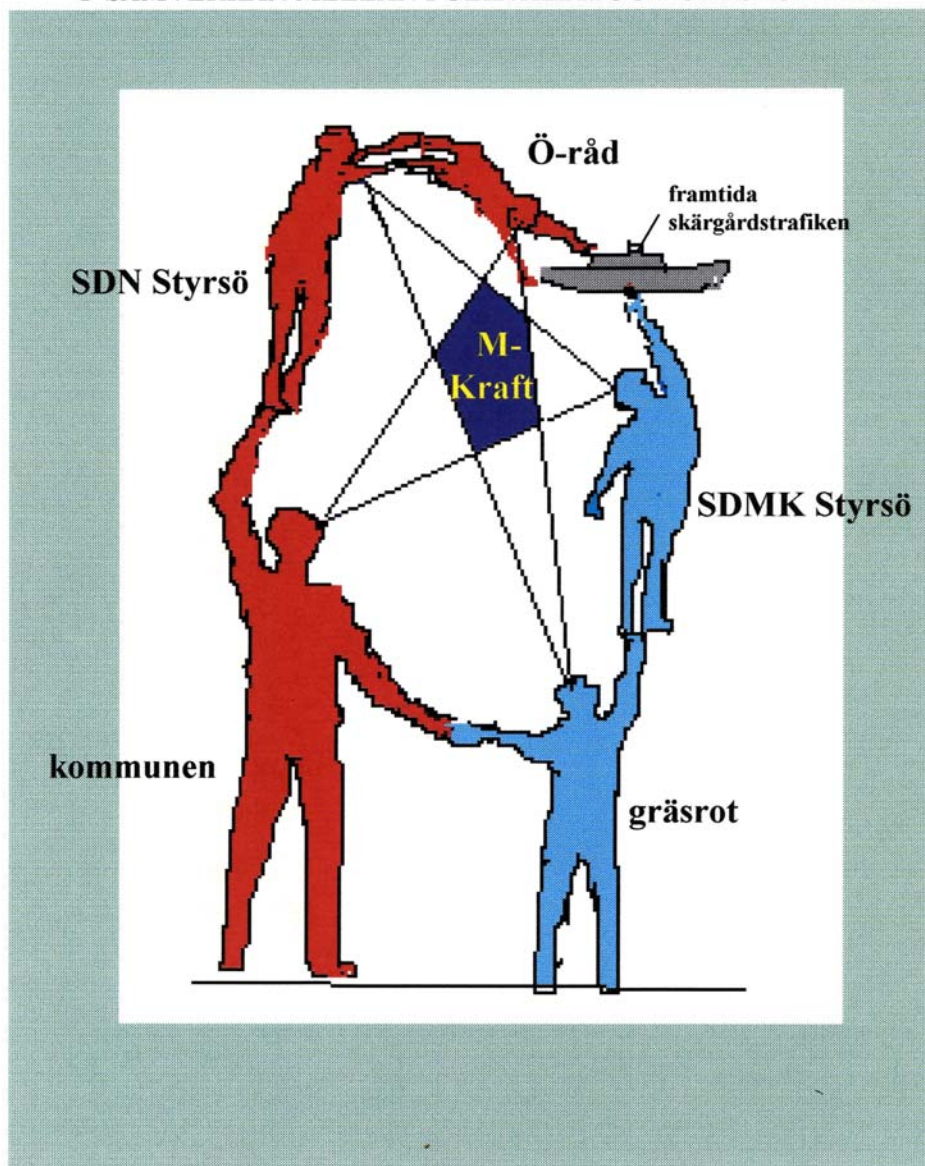
- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| 1. Saltholmen            | 7. Gamla hamnen     |
| 2. Saltholmsgatan        | 8. Gamla vägen      |
| 3. Ängholmen             | 9. Företag          |
| 4. Ängholmsgatan m fl    | 10. Övriga Älvsborg |
| 5. Pejlingsg +styrbordsg | 11. Fiskebäck       |
| 6. Sextantg +Västerhavsv | 12. S Skärgården    |





# DEMOKRATI

MED MEDBORGARKRAFTEN SOM KÄRNA  
I SAMVERKAN MELLAN FOLKVALDA OCH GRÄSRÖTTER.





## C. Kapitel 2

### Trafikenkät i Älvsborg

*Av Arne Person*

**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 Segerstedts-Saltholmsgatan 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 man är störd av trafiken och om man är störd av trafiken till färjorna. Frågor ställdes också om åtgärder för att minska störningarna, att förbättra kollektivtrafiken och om intresse fanns för bilpooler.

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. Tills vidare får vi därför nöja oss med en egen utredning vars syfte mer är att synliggöra problemet än att ange någon lösning.

Denna utredning redovisa på följande sidor.

### Trafikflöden på Torgny Segerstedtgatan – Saltholmsgatan

#### En liten utredning som utfördes i samband med Älvsborgs Egnahemsförenings trafikenkät till över 2000 hushåll boende max 200m från leden.

Den är inte utförd vetenskapligt. Siffror är inte kontrollerade. På bilderna är det endast Västerleden och T Segerstedsg- Saltholmsg som bredden redovisats i proportion till trafikmängden. Utredningen får ses som en skiss med grovt uppskattade trafikförändringar. Placeringen av terminalen på KA4 är inget förslag utan endast till för att belysa vissa förhållanden. Den är hastigt ihopkommen, men kan i detta sammanhanget ändå ha en viss betydelse.

#### Från trafikenkäten

En majoritet av de svarande ansåg att de kände sig störda av trafiken.

Av dem som inte kände sig störda ansåg många att trafiken till skärgårdsbåtarna stör. Man får en uppfattning att de flesta uppfattar biltrafiken till skärgårdsbåtarna som grundorsak till trafikproblemen. Är det så?

Jag ansåg det intressant att se hur stor påverkan skärgårdstrafiken hade på olika avsnitt av leden. Genom att jämföra antalet fordonsrörelser / dygn kan man få en ungefärlig bild av situationen.

Resultatet redovisas med hjälp av 6st bilder med fordonsrörelserna redovisade.

<b>Bild 1.</b> Nuvarande situation:	2000 på södra delen av Saltholmsgatan. 7 900 i västra delen av Torgny Segerstedtgatan. 12 100 i den östra delen Torgny Segerstedtgatan. Bullerskärmar har beaktats av kommunen när >65 dBA
<b>Bild 2.</b> Om ca 10 år:	Expansionen i skärgården förväntas öka till det dubbla. Biltätheten är idag ca 50% jfr vad det är i Älvsborg. Om biltätheten i skärgården blir lika med den i Älvsborg innebär det en fyrdubbling av trafiken. 8000 på södra delen av Saltholmsg. <b>Ökning 300%</b> 13 900 i västra delen av T. Segerstedtg. <b>Ökning 77%</b> 18 100 i den östra delen. <b>Ökning 50%</b>
<b>Bild 3</b> Ingen skärgårdstrafik:	Något hundratal på södra delen av Saltholmsg. <b>Minus 95%</b> 5 900 i västra delen av t Segerstedtg. <b>Minus 25%</b> 10 100 i västra delen av T Segerstedtg <b>Minus 16%</b> Procentuellt minskar trafiken mest på Saltholmsgatan.

Genom att titta på alternativa terminalläge och linjesträckningar med dagens trafikintensitet kan man kanske komma underfund med hur man skall lösa den för framtiden.

För de tre bilderna gäller att terminalen flyttats till ett i stadsdelen centralt läge.

I bild 4 Terminal i Älvsborg.

I bild 5 förlängs färjeturerna in till city. Terminal i Älvsborg

I bild 6 har istället Älvsnabben fått en förlängd sträckning ut till Långedragrestaurangen och under sommarhalvåret som turistbåt ut till skärgården. Skärgårdsbåtarna fortsätter till Färjenäs där terminal anordnas förslagsvis gemensam med godstrafiken till skärgården.

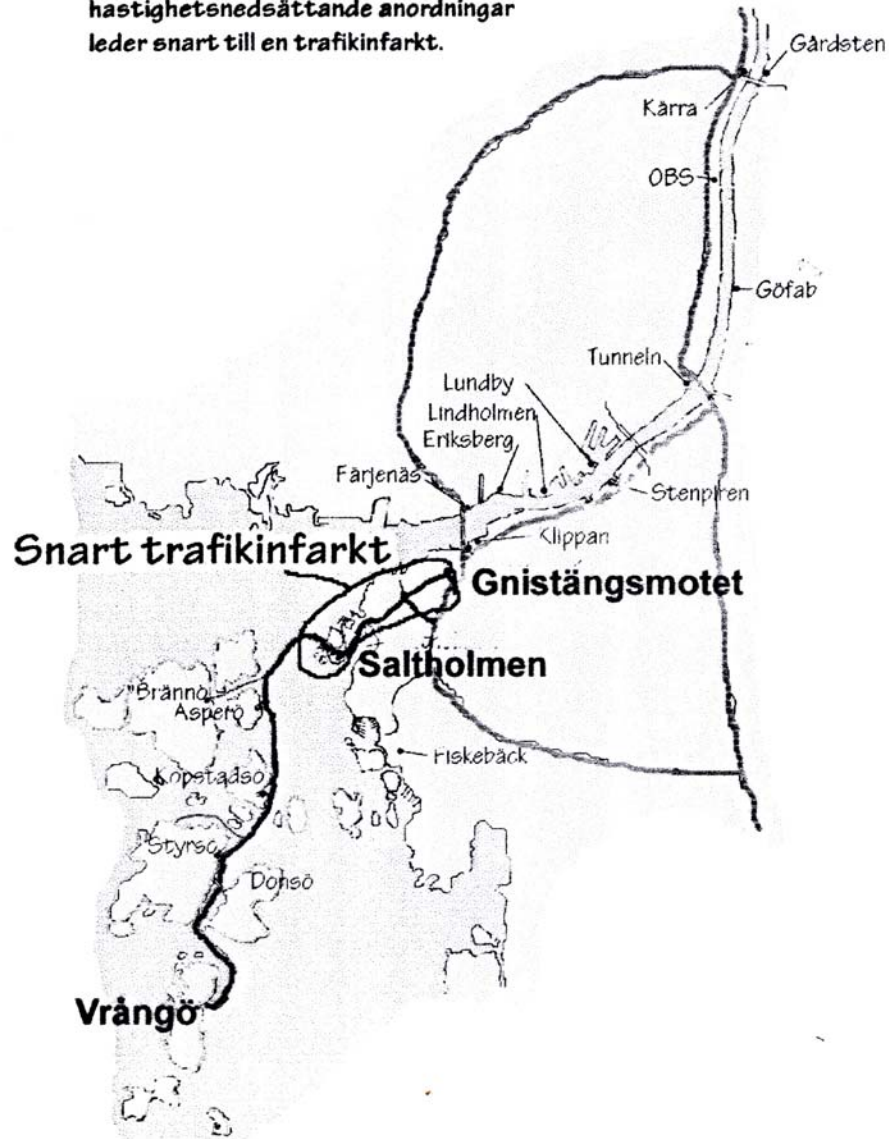
Bilparkering ordnas såväl på Hisingssidan som i Älvsborg.

<b>Bild 4.</b> Centralt terminalläge idag:	Något hundratal på södra delen av Saltholmsg. 5 900 i västra delen av T Segerstedtsg. 12 100 i den östra delen. T Segerstedtsg.	<b>Minus 95%</b> <b>Minus 25%</b> <b>+0</b>
<b>Bild 5.</b> Centralt terminalläge idag: Färja till city.	Något hundratal på södra delen av Saltholmsg. 4 900 i västra delen av T. Segerstedtsg. 11100 i den östra delen. T. Segerstedtsg.	<b>Minus 95%</b> <b>Minus 38%</b> <b>Minus 8%</b>
<b>Bild 6</b> Centralt terminalläge idag: Ändhållpl.Färjenäs+ Älvsnabben till Långedrag.	Något hundratal på södra delen av Saltholmsg. 4000 i västra delen av t Segerstedtsg. 10 000 i västra delen av T Segerstedtsg	<b>Minus 95%</b> <b>Minus 50%</b> <b>Minus 16%</b>



## TRAFIKEN MELLAN GNISTÄNGSMOTET OCH VRÄNGÖ

Allt fler bilar, p-platser och  
hastighetsnedsättande anordningar  
leder snart till en trafikinfarkt.





6(6)

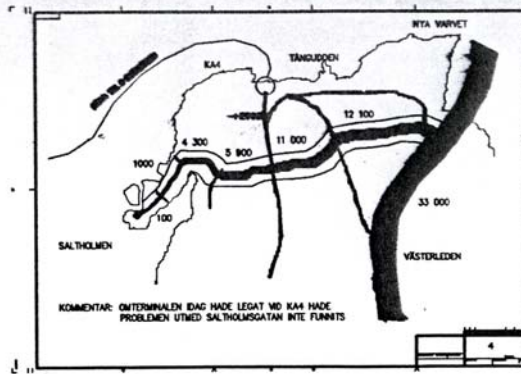


BILD 4

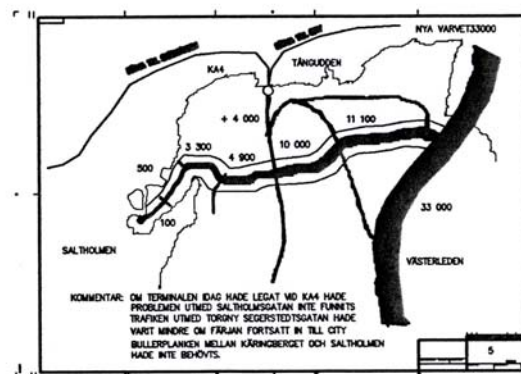


BILD 5

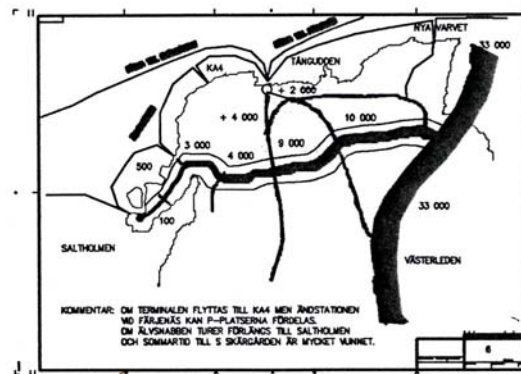


BILD 6



### C. Kapitel 3

#### Den framtida färjetrafiken i Göteborg

Av Arne Person

**Bakgrund:** Diskussionerna kring aktivering av Göteborgs hamn har nu pågått under många år. Successivt tillkommer nya verksamheter vid vattnet. 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. Efterhand växer den ena intressanta målpunkten efter den andra upp utmed kusten. Kulturcentrat vid Klippan, Långedrag restaurang och planerat ungdomscentrum vid inre Lundbyhamnen i anslutning till Backaplan för att nämna några. Ett kollektivt transportmedel rakt genom Göteborgs kärna avlastande de hårt trafikerade bilederna på land kommer säkert 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 vi erhållit en del synpunkter. Vi fann det angeläget att försöka begränsa bilderna till dem, som vi tror kan leda till en på lång sikt hållbar lösning.

Här redovisad utvärdering är resultatet av denna begränsning.

Vi bifogar också en refuserad bild, eftersom den haft stor betydelse som skräckscenari, som visar hur det håller på att utvecklas och belyser, att vi måste göra något mycket snart. Bilden går under beteckningen **Infarkten**.

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!

**MEDBORGARKRAFTENS FÄRJETRAFIKBILDER**

EN UTVÄRDERING INFÖR UPPHANDLINGEN AV GÖTEBORGS FÄRJETRAFIK, MED MILJÖKVALITETSMÅL 11; GOD BEBYGGD MILJÖ, BALANSEN MELLAN ÖP99: S TRE KRAFTER OCH MEDBORGARNAS SYNPKUNKTER SOM GRUND.

**Utvärderingen har skett i steg.****STEG 1****Problem och farhågor****Idag!**

1. Biltrafiken till o från färjorna; antal, hastighet, buller, godsvikt.
2. Bristen på parkeringsplatser.
3. Höga fraktkostnader.

**I framtiden!**

1. Extraordinära åtgärder för att tillgodose parkeringsbehovet för en ökad befolkning och välfärd i skärgården.
2. Koncentration av all trafik till skärgården till en plats.
3. Dålig framkomlighet på tillfartslederna.
4. Terminalanläggningarnas omfattning.
5. Förfulande åtgärder för att uppnå vissa miljö kvalitetsmål.

**Ljuspunkter och förhoppningar**

Färjetrafiken, båtar, service, upplevelser mm, uppfattas som positiv. Den allmänna önskan att återskapa en levande hamn i Göteborg ställer krav på framtidens färjetrafik. Den kan bli ett mycket populärt kompletterande kollektivt transportmedel inom kommunen.

**STEG 2****Bedömning med utgångspunkt från typ av trafiklösning.**

Personfärjor: Bild nr 1,2,3,4,5,6,7,8,9,12,13 o14  
 Vägfärjor: Bild nr 10  
 Bro, tunnel, o övrigt: bild nr 11 o15

**Synpunkter:**

Vägfärjor, bro, tunnel eller likvärdigt uppfattar många som den slutliga lösningen, men kostnaderna och den nuvarande standarden på vägarna i skärgården avskräcker. Något att utreda senare, om färjetrafiken slår fel!

**Slutsats:**

Personfärjor utreds först! Bild nr 1,2,3,4,5,6,7,8,9,12,13 o14

**STEG 3****Bedömning med hänsyn till fastlandsangöring.**

En angöring, som utgör terminal. Bild nr 1,2,3,4,5,13  
 Flera angöringar. En eller flera terminaler. Bild nr 6,7,8,9,12,14

**Synpunkter:**

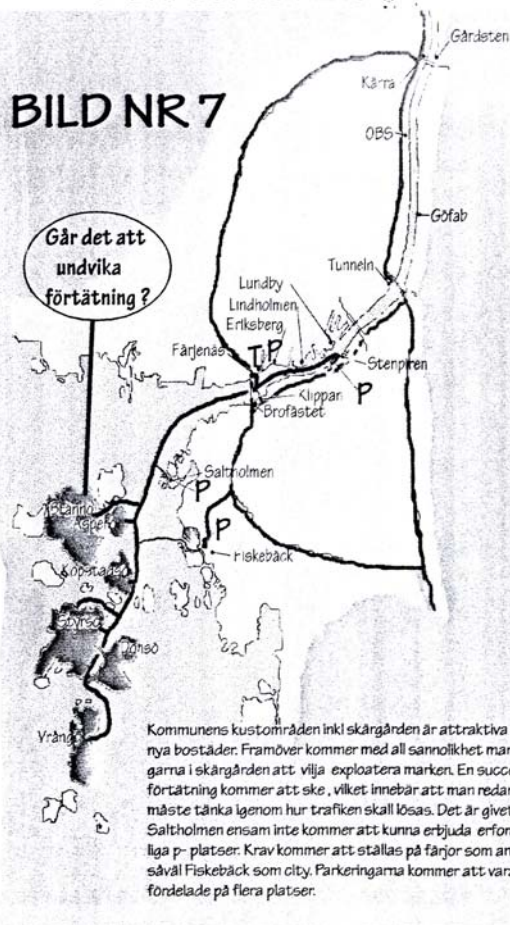
Stora offer krävs för en terminal inom tätbebyggt område. Protestaktioner blir oundvikliga. Genomförandet blir långdraget och plågsamt. Färjetrafiken blir impopulär. Bild nr 13 "skärgårdsidyllen" är inaktuell, en levande skärgård galler. Inget givet terminalläge.

**Slutsats:**

Flera angöringar på fastlandet. Spridda terminalfunktioner eller förlagda till ett störningsfritt område. Bild nr 6,7,8,9,12 o 14 kvar.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG  
Ö-EXPLOATERING

BILD NR 7



Kommunens kustområden inkl skärgården är attraktiva för nya bostäder. Framöver kommer med all sannolikhet markägarna i skärgården att vilja exploatera marken. En successiv förtätning kommer att ske, vilket innebär att man redan nu måste tänka igenom hur trafiken skall lösas. Det är givet att Saltholmen ensam inte kommer att kunna erbjuda erforderliga p-platser. Krav kommer att ställas på färjor som anlöper såväl Fiskebäck som city. Parkeringarna kommer att vara fördelade på flera platser.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG  
UTBYGGD FÄRJETRAFIK TILL CITY

BILD NR 6



De allt bekvämare och snabbare färjorna har gjort det intressant att åtminstone för vissa turer förlänga routen in till t ex Stenpiren. Detta kan ske relativt omgående. Den dåligt utnyttjade p-arken kan då bli ett värdefullt tillskott till de på Saltholmen erbjudna p-platserna. Etablering av ytterligare någon eller några hållplatser på vägen in skulle kunna innebära att parkeringsproblemet för lång tid framöver blir löst. Terminalen på Saltholmen kommer i praktiken att successivt förvandlas till en hållplats. Den detaljerade översiktsplan som kommer att antas för Saltholmens förnyelse kan därmed utan problem efterhand genomföras. Terminalens definitiva läge och omfattning bestäms först när erforderliga konsekvensbeskrivningar utförts.

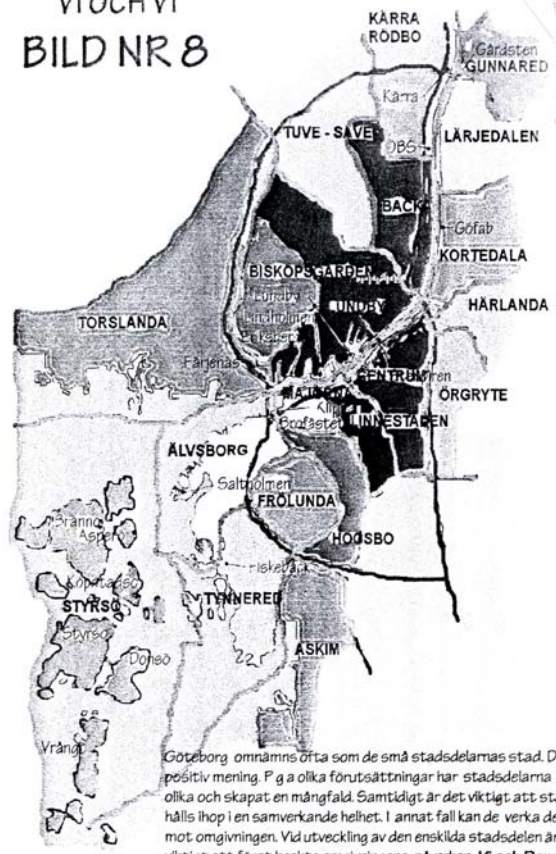


### FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG STRÅLAR FRÅN FÄRJENÄS BILD NR 9



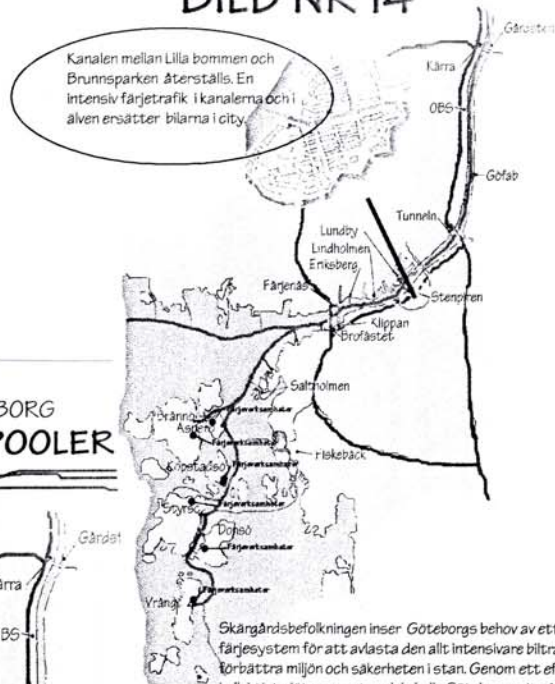
Det fontänliknande vattentornet i Biskopsgården strålar vatten. Vid profästet strålar biltrafiken i alla riktningar mot, Oslo, Stockholm och Malmö. Från hamnarna på norra älvsstranden försラス varor till hela världen. Från kulturcentret vid Rodasten utstrålar idéer och tankar. Till Färjenäs blivande campingplats, instrålar turister från när och fjärran och till kajerna anlöper kryssningsfartygen. Här skall naturligtvis Göteborgs blivande centrum för färjetrafiken ligga. Härifrån utgår, de större färjorna till skärgården, City, Gårdsten och Surte, Cityfärjorna över älven, kanalbåtarna till Drottningtorget, Liseberg, Backateatern och marknaden vid Bellevue. Göteborgs läge vid vattnet utnyttjas. Vid hållplatserna ordnas biluppställningar efter behov (ev. p-arkar). Speciellt för Göteborg designade färjor byggs. Göteborgs båtvarv och rederieråring får en renaissance.

### FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG VI OCH VI BILD NR 8



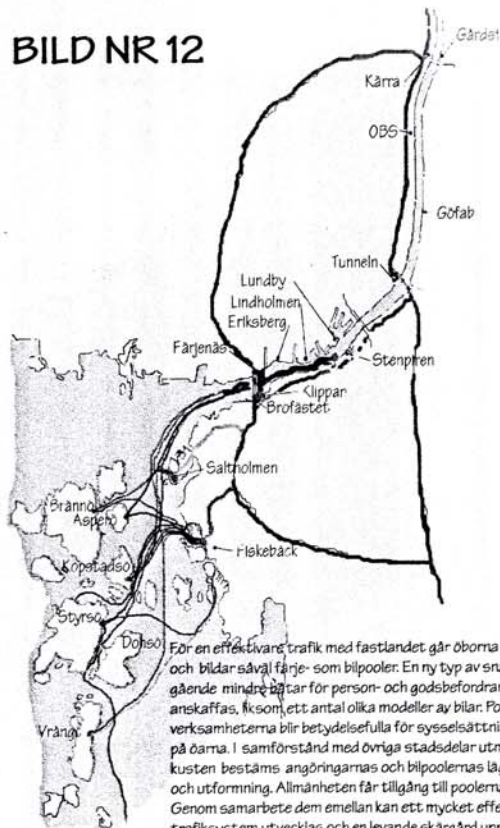
Göteborg omnämns ofta som de små stadsdelarnas stad. Detta i positiv mening. På olika förutsättningar har stadsdelarna utvecklats olika och skapat en mångfald. Samtidigt är det viktigt att stadsdelarna hålls ihop i en samverkande helhet. I annat fall kan de verka destruktiva mot omgivningen. Vid utveckling av den enskilda stadsdelen är det därför viktigt att först beakta omgivningens påverkan. Vi och Dom attityden måste ersättas av Vi och Vi attityden. Vi i det lilla och Vi i det stora. Ett samverkanprojekt mellan berörda stadsdelar för lösning av skärgårdstrafiken bör genomföras innan en detaljerad översiktsplan för Saltölnen - Långedrag kan antas.

## FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG ENTREPRENÖRERNA BILD NR 14



## FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG FÄRJEPOOLER - OCH BILPOOLER

### BILD NR 12



För en effektivare trafik med fastlandet går öborna ihop och bildar såväl färje- som bilpooler. En ny typ av snabbgående mindre båtar för person- och godsbefordran anskaffas, liksom ett antal olika modeller av bilar. Poolverksamheterna blir betydelsefulla för sysselsättningen på öarna. I samförstånd med övriga stadsdelar utmed kusten bestäms anläggningarna och bilpoolernas lägen och utformning. Allmänheten får tillgång till poolerna. Genom samarbete dem emellan kan ett mycket effektivt trafiksystem utvecklas och en levande skärgård upprätthållas.

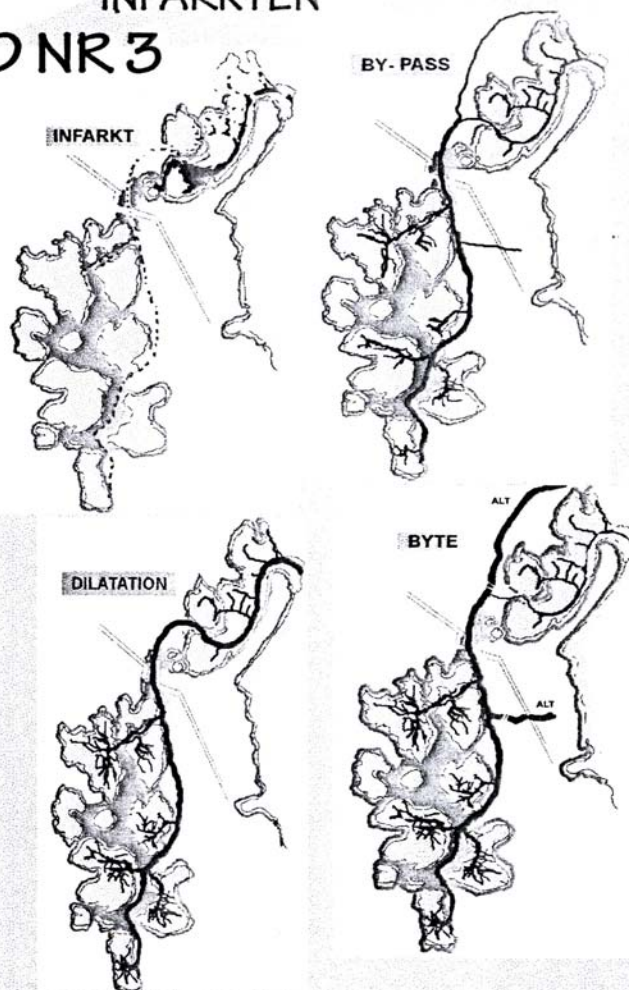
Skärgårdsbefolkningen inser Göteborgs behov av ett utvecklat färjesystem för att avlasta den allt intensivare biltrafiken och förbättra miljön och säkerheten i stan. Genom ett effektivt kollektivt sjötransportmedel skulle Göteborgs city återigen kunna blomstra. Göteborg skulle kunna bli den sjöstad som Hollandarna en gång planerade den för. Inom stadsdelen Styrsö finns säkert den entreprenörsanda och kunskap som erfordras för att på öarna utveckla ett flertal färjeverksamheter som gagnar en levande skärgård. Lokaliseringen av terminaler och biluppställningar bestäms i samband med planeringen.

## Den formodade utvecklingen såvida den inte förhindras i tid.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

### INFARKTEN

#### BILD NR 3



Det begränsade utrymmet på Saltholmen och tillfartens låga standard kommer p g a den fortsatta expansionen på öarna, att resultera i ett trafiksammanbrott. En "trafikinfarkt". Detta är inget att oroa sig för. Saltholmsgatan och Torigny Segerstedtsgatan kan breddas till motortrafikled och ytterligare utfyllnader i vattnet utföras. Möjlighet finns också att anordna provisoriska kompletterande terminaler i t ex Fiskebäck och Klippan, som efterhand kan permanentas, eller flytta terminalen till en för ändamålet bättre lämpad plats när katastrofen är ett faktum.



## C. Kapitel 4

### **Kultur- och naturvårdsprogram**

*Av Ulla Sjöberg*

**Ingress:** 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 anses viktigt.

När denna 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.

Här redovisat program är ett exempel på hur en i området delar med sig av sin kunskap.

## Kultur- och naturvårdsprogram

"Älvsborg har genom sin kustnära belägenhet stora naturvärden" (ÖP 99 Älvsborg s 7).

### Mål:

Att bevara de natur- och kulturområden, som fortfarande finns kvar i Långedrag-Saltholmenområdet och göra dem trivsamma och lättillgängliga för alla.

### Bakgrund:

Trycket på kvarvarande fria ytor är stort. Kustnära områden eftertraktas som tomtmark. Trafiken kräver sin tribut, främst genom efterfrågan på parkeringsplatser. Båtlivet behöver anöringsplatser och uppläggningsplatser vintertid.

Känslig mark har i alltför hög grad asfalterats och de ursprungliga strandlinjerna förstörts genom utfyllnader.

"Vi vill skapa en stadsdel där medborgarnas engagemang är en naturlig del av all verksamhet" (ÖP 99 Älvsborg s 7). Stadsbyggnadskontorets aktiva agerande inför kommande detaljplan har skapat ett stort intresse för vår stadsdel och dess miljö. Detta är bakgrunden till följande förslag:

### A. Allmänt

Nedskräpningen är betydande. Klotter och skräp finns i stor mängd. Träd behöver beskåras. Åtgärd: städning och sanering.

### B. Detaljer

#### 1. Hållplatsen Långedrag

Två containers skall bort. Diskret sopstation (grå fyrkantiga!) på mindre iögonfallande plats. Kiosken skall rustas upp eller rivas.

#### 2. Allén

(Talattagatan) är unik så tillvida att den består av tre trädrader. Träden skall ansas, gångbanan håller på att växa igen. Sanering och ny sand!

#### 3. Parkeringen

vid allén. Måste den vara så stor? Här samlas oerhört mycket bråte - såväl på den som vid sidan mot berget.

#### 4. Gräsplanen

vid tennisbanan bevaras intakt. Här har generationer Långedragbarn dansat kring majstången på midsommar. Vi unnar även framtidens barn detta nöje.

#### 5. Den nya restaurangen

kräver en uppfräschad omgivning.

#### 6. Öberget - Vässingsö

är skyddat från vidare bebyggelse genom kulturminneslagen. En enkel gångstig bör göras så att man lättare kan nå krönet och gå över berget. Utsikten från krönet är hänförande. Den gamla vägen längs bergets fot bör befrias från sly och skräp. Platsen för den gamla smedjan rensas upp.

#### 7. Hinsholmskilen

var en gång 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!

#### 8. Cykelväg

från Långedrag till Saltholmen kan eventuellt förläggas längs Hinsholmskilens strand. En sådan lokalisering är dock inte problemfri - i första hand inte för berörda fastighetsägare utan fastmer för det ingrepp, som måste göras i strandkanten.

#### 9. Parken

och badinrättningarna på Saltholmen måste fortleva i sin nuvarande utsträckning. Trycket på fler parkeringsplatser på Saltholmen är stort, men det får inte leda till att parken upplåtes till detta ändamål.

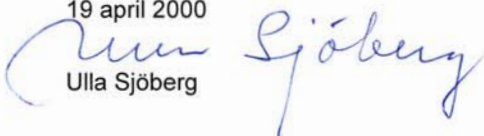
#### 10. Ängholmen

är en unik, intressant och vacker ö. Här finns i sydväst en skyddad sandstrand, förr Långedragbarnens bästa badstrand, dit man rodde om somrarna. Tyvärr kan man knappast bada här längre på grund av den intensiva båttrafiken.

#### Slutsats:

"Vi skall planera inte bara för dagens människor utan också för kommande generationer" (ÖP 99 Älvsborg s 11). Då vi boende i Älvsborg, på Långedrag, Saltholmen och Ängholmen vid så många tillfällen diskuterat kring SBK:s förslag har ovanstående citat alltid känts viktigt för oss. Vi vill inte bidra till ytterligare förfullning och exploatering av vårt område. Vi har sett, vi som vuxit upp här, hur våra härliga lekogränder förvandlats till villatomter, hur vägarna fyllts av brusande trafik, hur badplatser försvunnit. Ett samhälle måste utvecklas - men inte oplanerat och inte utan hänsyn till mark och vatten.

19 april 2000

  
Ulla Sjöberg

För mer detaljerad information - se bilagor!

## Föreningar i Älvsborg

Av Ulla Sjöberg

### Vässingsö

Fornlämning – röse – se beskrivning från Göteborgs arkeologiska museum (Stadsmuseet)  
Vid sidan av röset finns **stensättningar**, även de gravar, sk urnegravar. Den döde har bränts, benen rengjorts och lagts ner i en urna (=lerkruka). Sedan har man plockat sten och jord från en bergsskrevla, lagt ner urnan med de brända benen, fyllt på med jord och täckt med stenar. Dessa gravar, som är mycket vanliga i Göteborgstrakten, är svåra att upptäcka då de är bevuxna med gräs, ljung och buskar (övertorvade). De ligger på höjder, ofta i anslutning till ett röse. Dessa gravar är vanligtvis från yngre bronsålder och äldsta järnålder (1000 f.kr f.). Således är hela krönet på Vässingen begravningsplats. Förmodligen har även likbränningen ägt rum här.

Tilläggs kan att långedragborna förr hade sin "påskefyr" på berget. Det var väl mest pojkar som ägnade sig åt att elda. Runt omkring på öarna hade man eldar, alltid högt belägna, så att de syntes vida omkring. Det gällde, att få sin eld att brinna längst. Man försökte på alla sätt att lura varandra att tända. Då hände det att man tände en "lurfyr" dvs en liten eld vid sidan av. "Jaha", sa man då på Brännö och Asperö, "Nu har man tänt i Långedrag, då tänder vi också på!" Så stod man där med lång näsa, när man förstätt att man blivit lurad.

**Pelaren**, som står på berget är endast ett varuprov från Öfvedskloster, där man bröt sandsten (Grand Hotel i Lund och järnvägsstationen i Malmö bl a är uppförda med sten därifrån). Man ville gärna sälja sten även i Göteborg. Göteborgarna trodde dock inte, att sandstenen skulle klara västkustens hårda och salta vindar. Därför uppförde man pelaren för att bevisa motsatsen ( kring sekelskiftet ungefär). Detta är alltså inget monument, som en del tror.

**Flora-** på norra sidan av Vässingsö finns ett bestånd av kantlök ( berglök). Denna växt är fridlyst och finns ej på någon annan plats i Göteborgsområdet.

På Bergets sluttning mot parkeringsplatsen finns även rester av den gamla väg som gått längs det igenfyllda sundet. Den är byggd på ett fundament av kallmurad sten, mycket gediget och vackert gjort. Tyvärr är den övervuxen av sly liksom man även slängt skräp över den . Om man frilägger vägen, kan man förutom att man får ett vackert blickfång nyttja den som början av en promenadstig över berget.

Fundamentet till **smedjan** finns kvar. Det ligger bakom kiosken en bit upp i berget. Framför detta finns en liten äng, som dock håller på att växa igen.

Hela området (Öberget kallat) är skyddat genom en sk **gränslinjemarkering**, vilket innebär, att ingen ytterligare bebyggelse får ske. En dylik markering är ovanlig och finns endast på ytterligare en plats i Göteborg, nämligen Djupedal på Hisingen. Markeringen görs för kulturellt betydelsefulla områden för att inte endast en fornlämning skall sparas utan även hela området kring den.

Uppgiftslämnare har varit arkeolog Johan Wigforss, Göteborgs Stadsmuseum samt Lars Arvidsson museechef.



**C. Kapitel 5****Rapport från arbetsgruppen "Ny restaurang i Långedrag"**

*Av Ulla Sjöberg och Rolf Modigh*

**Ingress:** 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. 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.

Brevet som redovisas här är en redogörelse från denna utställning med synpunkter på såväl förslagets innehåll som fasadutformning.

Till

Göran Arvidsson  
Higabgruppen  
Box 5104  
402 23 GÖTEBORG

Kopia till Bo Karlberg, Lund & Valentin  
samt till Styrgruppen

Rapport från arbetsgruppen "Ny restaurang i Långedrag" inom medborgarkraften i Älvsborg - Saltholmen Långedrag.

Arbetsgruppen: Rolf Modigh ordf.  
Dan Holmqvist  
Lars Häggström  
Björn Rosén  
Ulla Sjöberg  
Eva Sundbaum  
Pelle Wikman

Vi tackar för att vi fick disponera modellen till ny restaurang på Långedrag under helgen 25-26 mars 2000.

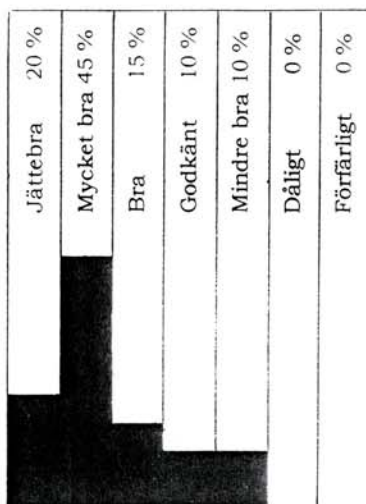
Information om visning på Långedrag Marins kontor gjordes genom rundringning inom området och med uppmaning om att tipsa grannarna

Resultatet av detta blev bra, mer än hundra personer passerade under helgen. Att intresset är stort är uppenbart. Långa och livliga diskussioner, många besökande återkom flera gånger, det ritades egna skisser. diskuterades material. utsikt mm. i det oändliga. Förväntningarna inför en ersättning av den gamla restaurangen är stora.

Man uppskattade att få projektet presenterat på detta vis och att få tillfälle att uttrycka synpunkter och önskemål.

Det framhölls även som viktigt att ha en länk till byggaren (ur störningssynpunkt - markarbeten - framkomlighet) samt till den framtida entreprenören och ägaren för att påverka till en inredning som anknyter till gamla Långedragstraditioner och en marin prägel.

Vi bad de besökande att fylla i ett enkelt frågeformulär och att skriva ned egna synpunkter (se bif. blankett). Svaren gav nedanstående resultat.



I övrigt har vi sammanställt svaren som följer:

Många anser att byggnaden smälter in bra i omgivningen men att havsutsikten är begränsad speciellt i "finmatsalens" bakre del – ett trappstegsformat golv kunde lyfta dessa platser! Mat kan man äta i hela stan – till Långedrag kommer man främst för att njuta av utsikten och närheten till havet!

Nästan alla vill se en större balkong på taket som utsiktsplats vid regattor och andra marina aktiviteter.

Passage för allmänheten förbi huset måste kunna ske genom utomhusserveringen – inte endast via den nedre gången.

Ett flertal påpekade att byggnaden är föga välkomnande när man kommer norrifrån med bil buss eller taxi. Man möts av ett varuintag!

Stort motstånd mot "disco" men även synpunkter som att kunna ordna dans även till riktig orkester vid bröllop, födelsedagsfester eller andra evenemang.

Nästan alla är skeptiska till obehandlat cederträ som fasadklädsel. Ceder är ett mjukt material som bl.a. i båtbyggeri visat dålig resistens mot saltmättad miljö. Ceder är inget inhemskt träslag. Gamla hus på Långedrag med vit oljefärg på stående panel har stått sig fint i 100 år!

Samstämmigt önskar man att hela långedragssudden förskönas.

Inom arbetsgruppen är vi enhälligt positiva till restaurangens utformning i stort och ser fram mot dess färdigställande med det snaraste och vi önskar lycka till med byggstarten.

Långedrag den 4 april 2000

För Arbetsgruppen

Ulla Sjöberg

Rolf Modigh



## C. Kapitel 6

### Synpunkter från de boende

**Ingress:** Ett stort antal skrivelser från samrådsgrupper och enskilda har lämnats till arbetsgrupperna och utgör underlag för rapporten.  
Här redovisas exempel på några av dessa.

*Boende utmed Saltholmsgatan*

*Skrivelse av fam. Sinclair*

*Skrivelse av Eva och Martin Grävare*

*Skrivelse av Stig Carlsson*

*Ex. på direktskrivelse utformad av de boende vid Saltholmsg.  
Delar ur skrivelsen är tills. med ett stort antal  
dito sammanvägda och utgör underlag för avsnitten  
A, B o C.*

2000-04-15

### Vår gemensamma vilja - Boende vid Saltholmsgatan

Vi är alla eniga i uppfattning att området Saltholmen - Långedrag är väl i behov av den upprustning som nu diskuteras, både parker och vägar behöver snyggas till och återföras till sin ursprungs standard.

Först och främst bör befintliga anläggningar och gångvägar göras i ordning, men om nya gångstråk med promenadstigar anses motiverade är gruppens uppfattning att en naturlig fortsättning av den diskuterade gång och cykelstråket från Röda Sten förbi Oscar den II:s fort ner i Långedrag längs Hjalmar Johanssons varv och ner i Angholmsparken, därifrån upp på berget med sitt unika stenåldersrös och med sin magnifika utsikt för att till sist nå Saltholmen. Påfart mot berget kan ske från Babordsgatan.

Hela stråkets sträckning skall dimensioneras så att uttryckningsfordon vid behov kan använda stråket som reservkörbana.

Rustar man sedan upp Saltholmsbergen och de stigar och gångstråk som finns där, har vi nått mycket långt i återställandet av området.

Vi ser också positivt på att även i framtiden ha den personrelaterade skärgårdstrafiken integrerad i vår närmiljö. Vi ser på sikt att terminalen i Saltholmen blir en av flera hållplatser för skärgårdstrafiken. Flera olika alternativ är nämnda där spridningen med ett utökat antal hållplatser avlastar trycket och koncentrationen, som redan idag, men på sikt blir än mer ohållbar i ett område av Saltholmen - Långedrag karaktär.

När godstrafiken omlokaliseras minskar den tunga trafiken och de värsta problemen avtar väsentligt. För vi också nya terminaler för skärgårdstrafiken kommer belastningen minska i sådan omfattning att vi med mindre regleringar på trafiken längs Saltholmsgatan når en acceptabel trafikbelastning.

För att lugna ner trafiken på Saltholmsgatan förordar vi också tre "hastighetsläsande" trafik ljus, dessa stoppar trafiken när hastigheter över 50 km/tim uppmäts. Vi bedömer att Rattgatan, Roddföreningen samt övergången vid Sextantgatan är lämpliga placeringar. Eventuellt kan denna lösning användas på fler ställen in mot stan.

Saltholmsgatan bör ej heller längre ha status som huvudled, utan högerregeln bör återinföras.

Enligt de mätningar som gjorts är 80% av trafiken till Saltholmen av vändande karaktär, några lämnar resenärer och gods, men en mycket stor del letar efter parkeringsplatser. En ljusskylt vid Långedrag alternativt Hinsholmen, av samma typ som finns i centrum, och som talar om hur många lediga P-platser det finns på Saltholmen, skulle direkt ta bort onödigt trafik, då man i stället parkerade vid Långedrag/Hinsholmen direkt.

Detta sammantaget borde ha så positiva effekter att trafiken skall kunna samsas om utrymmet på Saltholmsgatan. Om det sedan visar sig att det trots dessa åtgärder, blir konflikter mellan gående och cycklistor får detta lösas genom att tomtmark i direkt anslutning till Saltholmsgatan tas i anspråk.

I inre Hinsholmskilan, får parkeringen samsas med ett väl tilltaget område för fritidsaktiviteter främst då med tanke på våra ungdomar. Detta kan vara en fritidsgård i kombination med omklädningsrum, fotboll/volleyboll planer, tennis etc.

// Fredrik Asklund

Till

Älvsborgs Egnahemsförening

Långedrag 1999-11-27

Tack för Ert brev angående trafikproblemen på Torgny Segerstedtgatan och Saltholmsgatan.

Vi anser att det finns två saker som bör prioriteras för att komma tillrätta med de problem som finns.

1. Minska genomfartstrafiken. Vägar och miljö i området tål inte den belastning som idag finns. Området skall vara ett bostads och friluftslivs- rekreativområde för Göteborg. Detta innebär att man måste minska eller ta bort trafiken till Skärgårdsbåtarna.
2. Göra det säkrare, tydligare och trevligare att cykla och promenera i och till och från området. Detta kan göras genom att minska utrymmet som finns tillgängligt för bilar och spårvagn till förmån för cyklar och gående.

Om åtgärder som genomförs tar bort utrymme för biltrafik och ökar för cyklar/gående, innebär det att hastigheten sänks, olycksrisker minskar, bilkörning blir ett sämre alternativ framför allt för genomfartstrafik och kollektivtrafik blir mer attraktivt. Längre transporttid med bil från Saltholmen till centrum och övriga delar av Göteborg innebär att det blir fördelaktigare att lägga delar av Skärgårdstrafiken på annat håll vilket skulle minska genomfartstrafiken och öka kollektivåkande. Detta till förmån för miljö och säkerhet.

Bifogar kopia på brev skickat av oss till Trafiknämnden samt deras svar till oss. Enligt deras svar är inte Saltholmsgatan tillräckligt olycksdrabbad för att motivera någon större förändring, men vi som bor här vet att det förekommer flertalet incidenter och "nära olyckor" och att det är ren "tur" att inte fler allvarliga olyckor har förekommit.

Med vänliga hälsningar



Martin Grävare med familj  
Tuvgatan 1  
426 76 V. Frölunda  
Tel. 293304 mobil 070 603 9490  
e-mail: martinG@cantor.co.uk

Till  
Trafiknämnden i Göteborg  
Box 2403  
S-403 16 Göteborg

Göteborg 1999-02-02

#### **Bästa ledamöter av trafiknämnden**

Vi skriver med anledning av de dåliga vägförhållanden som finns på Saltholmsgatans första del. Från Långedragsvägen till Talattagatan. *Cykelbana saknas, trottoarer är smala och i dåligt skick, trafikintensiteten är hög med buller och avgaser som följd, detta trots närhet till skolor och boende.*

Vår familj innefattar 2 barn. De går i samma skolor som mamma Eva gick i för 25 år sedan, Gamla Långedragsskolan och Påvelundsskolan. Så långt är allt som förr.

Den stora förändringen vi märker är den mycket intensivare och aggressivare trafiken på Saltholmsgatan. Enligt trafikkontorets internetsidor ett dygnsmedelvärde 1994 på 5.500 bilar. *Det är svårt att gå längs gatan, tidvis mycket svårt att korsa gatan och nästan omöjligt att på ett säkert sätt cykla.*

Ett problem i dagsläget är att Saltholmsgatan är den enda förbindelselänken till Saltholmen, Långedrag och Ångholmen från centrum och utrymmet som finns är begränsat. Tyvärr används det begränsade utrymme som finns nästan uteslutande av spårvagn och bilar. Av ca 20 meter tillgänglig bredd används ca 12-13 meter av spårvagn och ca 6.5 meter av bilar. Den återstående metern består av en illa underhållen, gropig och sluttande trottoar där gående och cyklister samsas om utrymmet. Cykelbana saknas. Dessa proportioner måste anses som orimliga.

Vi vet att många med oss boende i Älvsborg och andra som ser området som ett fritidsområde (åtminstone sommartid), gärna skulle se att biltrafik nedprioriterades till förmån för breda, vänliga trottoarer och fina cykelbanor. Som det är idag använder till och med närboende bil till Långedrag helt enkelt för att det inte är enkelt, trevligt eller säkert att gå eller cykla.

Det finns idag inte många alternativ till lösningar på problemen. Att förbjuda biltrafik och/eller lägga ner spårvagnen får väl anses som orimligt. *Det som måste göras är att använda tillgängligt utrymme på annat sätt. Ett sätt som också ökar säkerheten inte minst för de barn som dagligen färdas till och från skolor i området.*



Det finns en lösning som väsentligt minskar de problem som finns utefter Saltholmsgatan mellan Långedragsvägen/ Tandkullegatan och parkeringsplatsen vid Talattagatan. Ända sedan spårvägen byggdes har den på sin avslutningsdel delat väg med övrig trafik.

Vårt förslag till lösning är:

**Låt biltrafiken dela körbana med spårvagnen hela vägen från Långedragsvägen till Saltholmen.**

Denna lösning innebär:

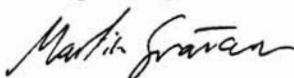
att spårvagn och bil ökar samkörningen med ca 600 m (från ca 1000 m)  
att hela eller delar av den nuvarande vägen kan göras till cykel och gångbana  
att korsningen bilar spårvagn vid Långedragsvägen och Talattagatan elimineras  
att utrymme skapas för plantering, plank eller annan avskärmning av trafiken.  
att barnen i Gamla Långedragsskolan (150 m från vägen) får bättre förhållanden  
att barn som cyklar-går till Nya Långedragsskolan och Påvelundsskolan får en säkrare skolväg  
att övriga promenerande och cyklister får en säkrare och tydligare möjlighet att ta sig till Långedrag och Saltholmen.

Biltrafiken skulle möjligen försinkas något vid hållplatsen i Långedrag, men detta skulle föra det goda med sig att hastigheten sänks, säkerheten ökar och kanske rent av att biltrafiken minskar till förmån för spårvagn, cykel eller promenerande.

Om de ärade ledamöterna av Trafiknämnden i Göteborg har andra förslag som kan lösa de av oss påtalade problemen hoppas vi att de i så fall kan genomföras snarast, men vi hoppas och förväntar oss att det av oss väckta förslaget på vederbörligt sätt utreds och besvaras. Det förefaller oss lämpligt att genomföra eventuella förändringar snarast då den påtalade vägbiten är i stort behov av underhåll och reparationer som möjligen redan är planerade att genomföras.

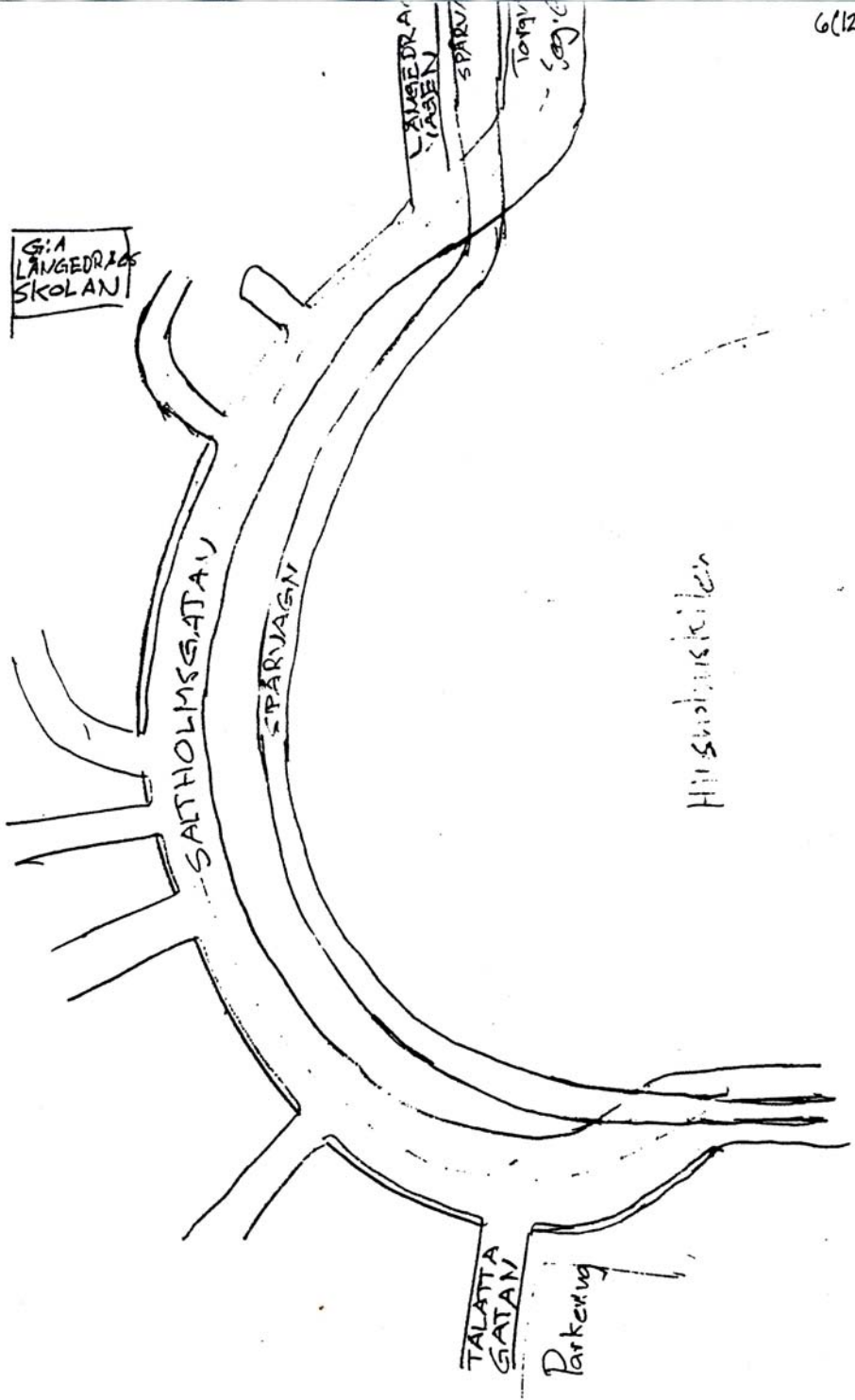
Kontakta oss gärna om ytterligare information eller åsikter önskas.

Med vänlig hälsning



Eva och Martin Grävare  
Tuvgatan 1  
426 76 V. Frölunda

Telefon 031-29 33 04, 070-603 94 90  
E-post: mgravare@cantor.com









**TRAFIK  
KONTORET**  
GÖTEBORGS STAD

Handläggare:  
Jan Mathisson  
Tel: 61 16 55  
Fax: 711 98 33

1999-04-13

Dnr 409/99

8(12)

Eva och Martin Grävare  
Tuvgatan 1  
426 76 V Frölunda

## **Saltholmsgatan, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder**

Hej och tack för breven angående trafiksäkerhets- och miljöåtgärder utmed Saltholmsgatan. Den förslagna förändringen låter tilltalande men skulle vara mycket kostsam. En så omfattande ombyggnad finns inte med i kommunens planer, bl.a. därför att Saltholmsgatan inte är särskilt olycksbelastad.

Av bifogade olyckskarta framgår att det under de senaste 5 åren inträffat 13 polis- och sjukhusrapporterade olyckor på Saltholmsgatan. De 7 cykel/singel- och 2 personbil/singelolyckorna skulle sannolikt inte påverkas av den föreslagna ombyggnaden. Det samma gäller de båda personbils/personbilsolyckorna och cykel/spårvagnsolyckan. Återstår en cykel/personbilsolycka.

Vad vi hittills gjort är att ordna till en dubbelriktad cykelbana mellan Saltholmen och Palmsundsgatan, d.v.s. så långt som utrymmet medger. Vad vi närmast planerar är att säkra övergångsstället mellan Eckragatan och Gamla Vägen med hjälp av en hastighetsdämpande vägbula. Vi skall också se över beläggningen på gångbanan mellan Palmsundsgatan och Långedragsvägen.

Vänliga hälsningar

  
Jan Mathisson  
Trafikingenjör



Samrådsgrupp 2 för "Detaljerad översiktsplan Saltholmen - Långedrag"  
Fredrik Asklund, sammankallande  
Kopia Dick Berghede, ordf. styrgrupp Föreningar i Älvsborg

### Synpunkter för beaktande i planeringsarbetet för utarbetande av detaljerad översiktsplan Saltholmen - Långedrag.

De fyra perspektiv på området som framgår av framtaget arbetsmaterial upplever vi som relevanta. Perspektiven är:

- om boendet värnas
- om naturintressen värnas
- om rekreationsintressen värnas
- om skärgårdstrafiken utvecklas

Till dessa perspektiv kan dock också läggas:

- företagsperspektivet

Vi ansluter oss vidare till uppfattningen att balansen mellan de fyra förstnämnda intressena har satts flagrant ur spel och så snart som möjligt måste återskapas om området skall behålla men helst utveckla sitt unika värde.

#### Skärgårdstrafiken och ibruktagande av ytor för massbilverkering

Det råder inte någon som helst tvekan om att biltrafiken, fr.a. betingad av skärgårdstrafikens expansion, har tillåtits få dominera över övriga intressen på ett fullständigt okontrollerat och för övriga intressenter totalt oacceptabelt sätt. Denna dominans, manifesterad av buller och övriga miljöstörningar från en omfattande tung och lättare fordonstrafik fr.a. utefter Saltholmsgatan, måste nu äntligen inte bara brytas utan stoppas till förmån för balans mot övriga intressen. Omgående hastighetsbegränsning till max. 30 km/timma får härvid vara bara ett allra första steg.

I trafikproblemet ligger också den estetiskt och miljömässigt likaså oacceptabla utbredningen av omfattande asfalterade ytor för biluppställning, vilka förstört hela det centrala området kring Långedrag's spårvagnshållplats och området ned mot havet, områdets hjärta och det som först möter den tillresande, porten mot väster och de berömda solnedgångarna som beundrats av turister, göteborgare och långedrag'sbor i generationer. Även åt andra hållet från Långedrag's spårvagnshållplats räknat, mot Hinsholmskilens vattenglitter, har asfaltsparkering tillåtits ta över tidigare orörd naturyta, så välbehövlig för utveckling av rekreations- och naturvärden.

Att Saltholmen/Långedrag genom sina geografiska och landmässiga karakteristika, i praktiken en avsmalnande halvö och därmed en "dead end" med tät befintlig bostadsbebyggelse och i övrigt naturvärden av riksintresse, inte lämpar sig för massparkeringar, massgenomströmning av transitresenärer utan känsla för områdets värden och dess invånare och med betydande utskräppning av tungt gods torde vara uppenbart för alla. Problemet här är ju inte heller ätt inse att trafiken och parkeringsytorna har tillåtits dominera på ett fullständigt oacceptabelt sätt, utan att finna en acceptabel ersättningsplats för transittrafiken till södra skärgården. Beträffande planeringsarbetet för området Saltholmen/Långedrag kan uppdraget emellertid inte innefatta att lösa denna fråga, utan arbetet måste fokuseras på att rädda området genom att

kraftfullt begränsa nuvarande trafikdominans vilket i sin tur måste frambringa alternativa lokalisationer för den stora volymen av skärgårdstrafik.

Beträffande skärgårdstrafiken med passagerarbåtar är det dock ett önskemål att dessa även fortsättningsvis skall *angöra* Saltholmen, och gärna också Långedrag med dess nya restaurang åtminstone vår- och sommartid, som en hållplats på väg mellan Göteborg city, en ny lämpligt belägen skärgårdsterminal annorstädes och södra skärgårdens övärld.

### Rekreationsintressen

Områdets har grundläggande utomordentligt värdefulla kvaliteter ur rekreationssynvinkel. Långedrag med området kring GKSS bör härvid befästas som ett centrum för segling och båtliv, aktiviteter som har tradition i området och dessutom är sinnebilder för Göteborg. En ny restaurang vid vattnet är välkommen och kan bli en av stadens, ja landets, verkliga smycken. En kraftfull ansiktslyftning av hela området från Långedrags spårvagnshållplats, porten till Långedrag, och ned via allén till vattnet måste dock ske, området måste städas upp och underhållas, gångar grusas och planteringar anläggas. Parkeringen utefter Thalattagatan måste begränsas och den döda asfaltsytan brytas upp med planteringar och attraktiv belysning och, inte minst, ges väsentligt bättre polis- eller bevakningsföretagsbevakning för undvikande av bilglasrutekross och stöldvågor.

Grön- och asfaltsparkeringsytan innanför Hinsholmskilens inre del måste äntligen, efter decenniernas tröda, ges en tilltalande utformning. Parkeringsytan måste begränsas och planteringarna ses över och vårdas. Vidare kan de gamla planerna på en fotbollsplan för områdets ungdom och gärna ett par riktiga tennisbanor för områdets alla tennisspelande unga och äldre anläggas för att ge området attraktionskraft i stället för som nu utseende av buskstäpp i Sibirien. Vacker belysning som accentuerar områdets plusvärden och som ger kvällsvandranden trygghet behövs i högsta grad. Om det grunda vattenområdet längst in i Hinsholmskilens har betydelse för fiskyngling och sjöfågelliv skall det inte röras, om så *inte* är fallet kan en viss ökad verksamhet med jollesegling, rodd och annan naturvänlig och bullerfri vattensport mycket väl ges utvecklingsmöjligheter genom viss uppmuddring och anläggande av bl.a. en jolleslip. Parkeringsplatserna, som vintertid används för båtuppställning i det inre av Hinsholmshamnen men som sommartid är allmänt tillgängliga och förhållandevis mycket litet utnyttjade trots de katastrofala trafik- och parkeringsproblemen några hundra meter längre ut, räcker mer än väl för att försörja såväl sådan verksamhet som den efter omlokalisering kvarvarande skärgårdstrafiken. Om promenadstråket från denna parkering utefter det inre av Hinsholmskilens och vidare ut mot Saltholmen och ned mot vattnet på Långedrag görs vackra enligt ovan skulle detta säkert öka benägenheten att använda platsen för parkeringsändamål.

De kvarvarande och ännu obebyggda bergspartierna, oersättliga tillgångar för området Saltholmen/Långedrag, skall göras tillgängliga med *ordnade* promenadstigar för flanörer som vill komma upp mot topparna och få utblick över havet och horisonten. De måste dock i övrigt skyddas mot varje ytterligare exploatering. Detta gäller även Saltholmsparken med dess vackra bergspartier, där dock befintliga badanläggningar och befintligt parkkafé skall underhållas och upprustas i harmoni med den natur i vilka de är belägna. Bronsåldersrösena på områdets bergstoppar bör vidare framhållas, eftersom de ger en känsla av forntida samband och förmedlar signaler om vårt ansvar att till kommande generationer lämna över det vi ärvt i oskadat eller helst förbättrat skick.. Denna symbolik i dessa rösen måste betänkas och områdena därför vårdas.



Tillgång till stränderna runt Långedrag, Ängholmen och Saltholmen för allmänheten genom en sammanhängande lång strandpromenad vore en väsentlig kvalitetsförbättring för flertalet intressenter. Det råder knappast någon tvekan om att tillgången till, utsikten över och den direkta kontakten med vattnet är hela områdets förnämsta attraktion vilken bör prioriteras och lyftas fram. I anslutning här till bör också ett par badplatser arrangeras på ett till naturen väl anpassat sätt.

#### Naturintressen

I mångt och mycket sammanfaller naturintressena med rekreationsintressena, om naturanvändningen för rekreationsändamål sker med omdöme, omtanke och kunskap om miljöns särart med dess ovärderliga flora, fauna och historiska minnesmärken. Här finns nu en reell möjligheten att värna och för framtiden säkra de ännu befintliga men hotade värdena i de områden som lyckats undgå hittillsvarande exploatering. Verkligt avskräckande exempel på denna råexploatering och naturvåldtäkt finns ju framför allas ögon i form av parkeringsytornas antingen sommartid ångande bilansamlingar eller vintertid livlösa asfaltsvidder liksom nybyggnationens utformning och naturskövling ovanför och bortom den i övrigt idylliska Gamla hamnen med dess genuina och proportionerliga bebyggelse. Det som kan måste här räddas, och det som nu inte kan göras ogjort får ges en betydelse som verkliga varningsmärken mot ytterligare exploatering och förstörelse, till gagn för så få just där boende men på så många andras bekostnad i generationer.

Den kommande användningen av båtbottnfärger med låga gifthalter och kontroll av utsläpp från fritidsbåtar inklusive från båtmotorerna bör innebära att fritidsbåtarna kan vara kvar i nuvarande omfattning utan att vidare skada naturen, men detta måste utredas ytterligare. Båtliv och naturintressen är ju dock ofta förenat och i stället för att begränsa båtlivet måste det utvecklas mot än mer ökad miljömedvetenhet, en utveckling som båtfolket torde bejaka.

#### Boende

Området Saltholmen/Långedrag är, men kan i än högre utsträckning bli, en trevlig boendeplats. Den rubbade balansen enligt ovan har dock utgjort ett påtagligt hot och försämrat de naturliga kvaliteterna, vilket detta planarbete nu kan korrigera. De senaste decenniernas avstyckning av tomter, bebyggandet av tidigare fria ytor och som kulmen råexploateringen av naturområdet ovanför Gamla hamnen har förtätat bebyggelsen till en absolut yttersta gräns. Området är tveklöst fullbebyggt, och det gäller nu att skapa balans och harmoni i den befintliga bebyggelsen och för dem som bebod området. Ytterligare byggnation skulle rubba balansen än mer till nackdel för natur- och rekreationsintressena, och är därför inte tänkbar. Det måste dock påpekas att detta inte innebär att nya boende är utestängda från området. Bebyggelsen kraftiga expansion har gjort att befolkningen nu är så stor att en kontinuerlig naturlig avflyttning och därmed omsättning sker, vilket varje år för med sig tillkomst av nyinflyttade.

#### Företagsperspektivet

F.n. finns ett antal företag som passar väl in i området. Sjöräddningssällskapet och Sjösportsskolan utgör exempel på verksamheter som understryker, stöder och är helt i samklang med Långedrag som segel- och sjösportcentrum. I begränsad omfattning är ytterligare liknande verksamhet välkommen i den mån den inte kräver nybyggnation. Detsamma kan sägas om Nimbus på det sätt som företaget hittills drivits med överlag ansvarskännande och stark känsla för området, de marina värdena och den maritima miljön och omdömet blir detsamma om nuvarande varvs- och fritidsbåtssupportverksamhet i GKSS-hamnens inre del. Det tidigare varvsområdet på Ängholmen kan möjligen ytmässigt erbjuda

utrymme för ytterligare ny företagsbyggnation, men detta torde dock medföra trafikproblem som knappast kan bemästras på ett för de i detta område med tillfarer boende acceptabelt sätt. Finns verksamheter vars huvudsakliga kommunikationsled är sjövägen och inte genom landtransporter skulle detta möjligen dock kunna vara ett alternativ.

#### **Sammanfattningsvis**

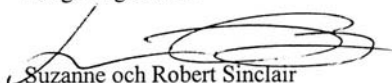
Värna de ännu kvarvarande oexploaterade naturområdena och öppna upp tillgången till vattnet eftersom det är detta som är områdets allra mest värdefulla tillgångar.

Utveckla rekreationsintressena i harmoni med naturintressena och ge boende, övriga göteborgare och turister ökade möjligheter att uppleva och njuta av områdets naturvärden. Bygg en vacker restauranganläggning och gör entrén till och området kring denna till ett rikssmycke.

Värna det nu befintliga boendet men förhindra ytterligare nybyggnation.

Begränsa transittrafiken och parkeringsytorna kraftfullt men underlätta i övrigt tillgängligheten för dem som kommer för att de uppskattar området för dess egna värden och inte bara ser det som en genomfartssträcka och parkeringsplats.

Långedrag 990918

  
Suzanne och Robert Sinclair  
Saltholmsgatan 19  
Långedrag

P.S. Området Saltholmen/Långedrags förfall består, förutom den grova obalansen i intressen som diskuterats ovan, i ett systematiskt eftersatt underhåll.

Vi föreslår härmed, helt oaktat det nu pågående planarbetet, att en kommitté bildas med uppgift att nu kräva krafttag av Göteborgs stad för upprustning och vård av området.

Argumentet "brist på pengar" är bevisligen falskt vilket ses på åtgärder vidtagna annorstädes i staden. Fakta är att engagemanget och därmed viljan brister från stadens och som det förefaller också stadsdelsförvaltningens sida. Med dagens i alla politiska läger accepterade tankar om medinflytande, delaktighet och ökat självstyre är tiden nu minst sagt mogen för handling från områdets egen sida. Detta får gärna föras vidare i ett till planarbetet parallellt spår. D.S.



Till Stynggruppen för Medborgarkraften i Alvsborg

Detaljerad översiktsplan för Saltholmen-Längedra.

Rapport 1, del A

Förslag till text betr Saltholmogatan

Trafiksäkerheten på Saltholmogatan är en viktig fråga bl.a. därför att gatan är enda tillfarten till färjeterrninalen för Södra Skärgården. Spårvegens trafik är blandad med bilar och bussar och samtidigt finns gång- och cykeltrafik i det begränsade trafikutrymmet.

Riksdagen har beslutat att ~~den s.k.~~ Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (Trafikutskottets betänkande 1997/98: TU 4) skall gälla för trafiksäkerhetsarbetet. Den s.k. nollvisionens krav innebär att de olika trafikslagen ~~separ~~ skall separeras eller om detta inte är möjligt att tillåta hastighet sänks till 30 km/h tim.

Da Saltholmogatan är återvändogata bör också behovet av åternaiv väg för uttryckningsfordon beaktas.

I den detaljerade översiktsplanen bör mark för trafikändamål reserveras så att ovan nämnda krav kan tillgodoseas.

Rapport 1, del B

+ flera I B(2), sid 2(18) och 3(18) har betr. Saltholmogatan redovisats c:a 10 förslag i rne hållande åtgärder som kan utföras inom nuvarande gatuutrymme och inte är beroende av planändring. De bör lämnas till trafiknämnden.

Förslag

Stynggruppen begär i skrivehe till Trafiknämnden att hastigheten på Saltholmogatan begränsas till 30 km/h tim.

att nämnden yttrar sig om genomförbarheten av de ovan nämnde förslagen.

Saltholmogatan den 2/5 2000

Stig Carlsson