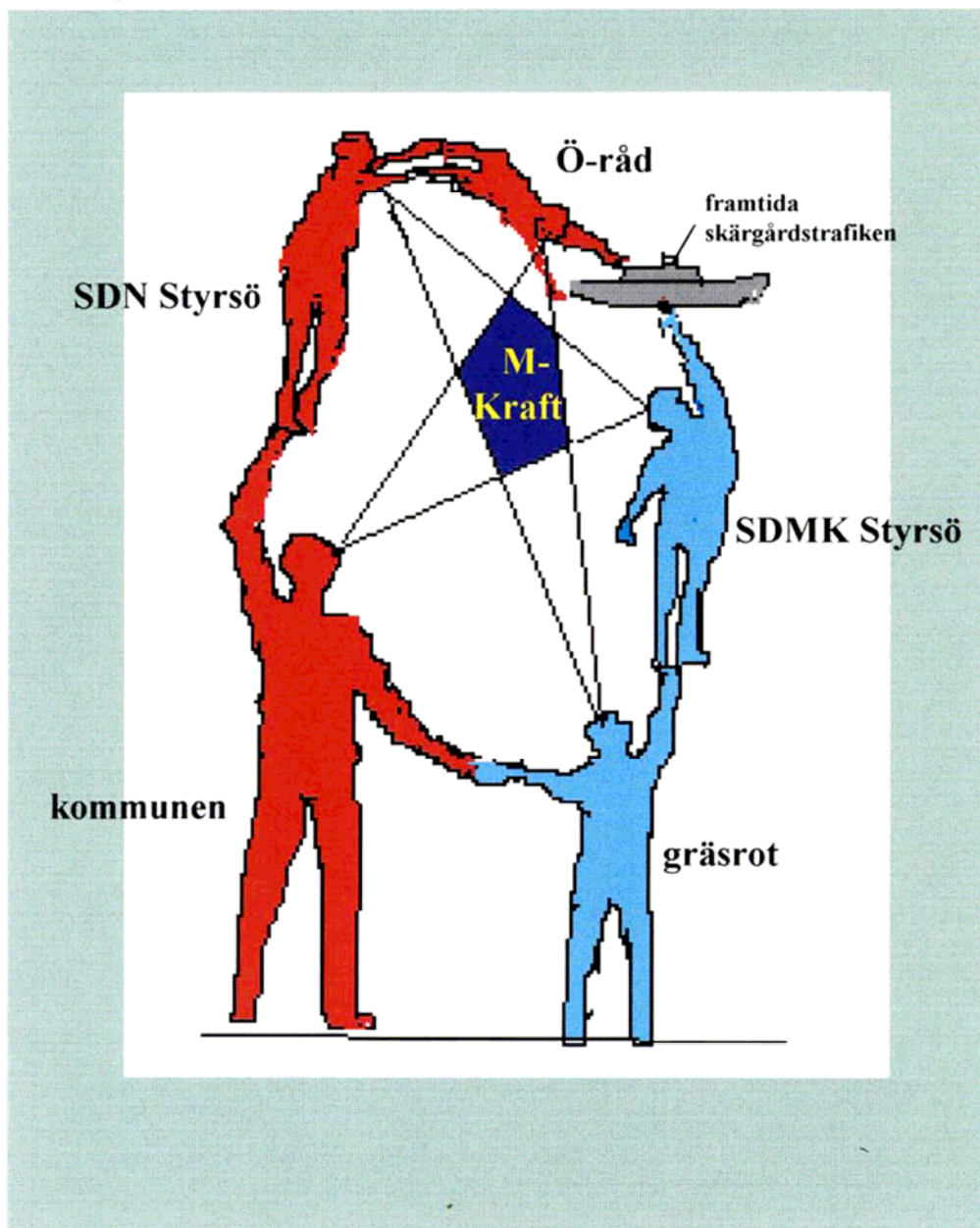


**ÄLVSBORGS EGNAHEMSFÖRENING  
REFERENSGRUPPEN FÖRENINGAR I ÄLVSBORG  
MEDBORGARKRAFTEN I ÄLVSBORG  
SAMMANSTÄLLNING AV UTREDNINGSMATERIAL  
I ARBETET MED FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR  
SALTHOLMEN – LÅNGEDRAG ÅR 1998-2001**

**MED MEDBORGARKRAFTEN SOM KÄRNA  
I SAMVERKAN MELLAN FOLKVALDA OCH GRÄSRÖTTER.**



SAMMANSTÄLLNING 2014 INNEHÅLL:  
SALTHOLMENTRAFIKBILDER.pdf, SALTDIVERSE.pdf, SALTRAPPORT1a1b.pdf,  
SALTRAPPORT1cdel.pdf, SALTRAPPORT1cdel2.pdf, SALTUTRMIÄ.pdf

**FÖRORD** Kommunfullmäktige hade beslutat att ta fram en fördjupad översiktsplan för Saltholmen –Långedrag. Till sin hjälp bildades ett antal medborgargrupper, referensgrupper, som representerade kvinnor, ungdom samt föreningar i Älvsborg. Föreningsgruppen skulle bestå av 1-2st representanter från intresserade föreningar.

Älvsborgs Egnahemsförening hade under åtskilliga decennier varit drivande i sådana frågor inom stadsdelen och blev så även här.

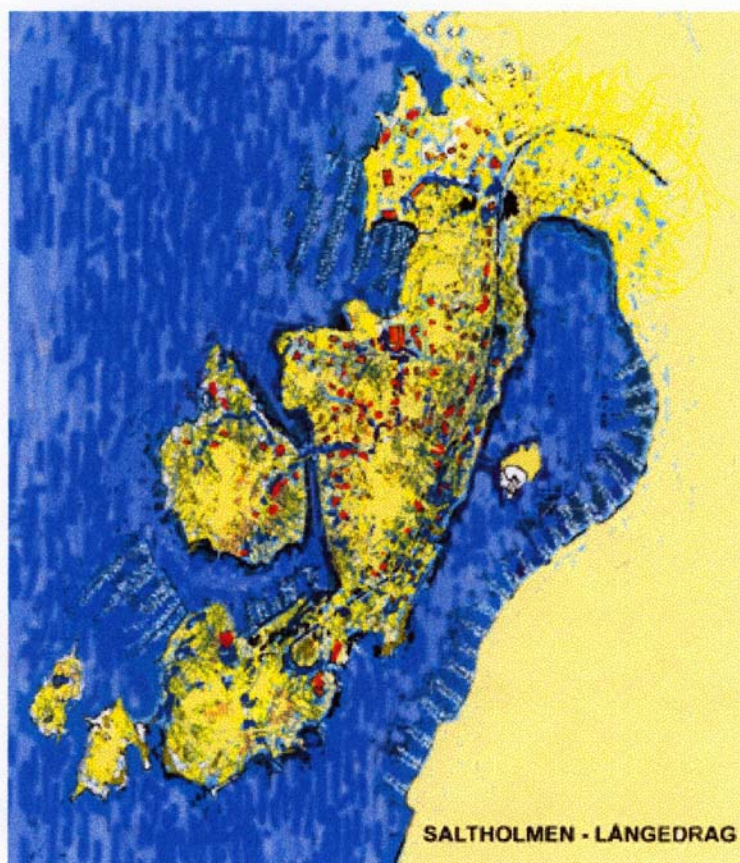
Den ena utredningen efter den andra utfördes för att få fram en genomarbetad rapport. Det mesta av arbetet skedde ideellt. En djupintervju gav vi t o m bidrag till. Referensgruppen växte och ombildades till Medborgarkraften i Älvsborg innan slutrapporten inlämnades till myndigheterna.

Slutrapporten maj år 2000 RAPPORT 1 SALTHOLMEN – LÅNGEDRAG innehåller en textdel och två bildbilagor

Bildbilaga nr 1 behandlar fastlandet och togs fram till Nya Varvets dagar där bilderna fick bedömas av besökarna.

Bildbilaga nr 2 behandlar skärgårdstrafiken.

Till dessa har kompletterande bilder bifogats.



**VAR MED OCH PLANERA**  
**SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG**  
**GENOM ATT BEDÖMA OCH GE**  
**FÖRSLAG TILL BILDER**

**FÖRENINGAR I ÄLVSBORG SEPTEMBER 1998**

## Bilder

**Ett processteg för att nyttiggöra medborgarkraften i den detaljerade översiktsplaneringen för Saltholmen - Långedrag.**

**För att få en uppfattning om idén med utredningen bifogar jag några av de bilder som skall stimulera de boende inom Stora Göteborg, i södra skärgården och inom planområdet, till egna bilder och synpunkter för nästa steg i planeringen.**

Bilderna kan gestalta allt, konsekvenser, alternativa lösningar, eller något speciellt att begrunda och är obundna av t ex politiska beslut och bestämmelser. Detta ger medborgarna möjligheter att få en uppfattning om såväl problemställningar som möjligheter. Genom att poängbedöma bilderna samt ge egna förslag, och synpunkter kan medborgarkraften, komma planeringen till godo.

### Provbedömningar

Under Nya Varvets Dagar provbedömdes i Egnahemsföreningens regi 16st Saltholmen - Långedrag bilder. Intresset för bilderna var stort.

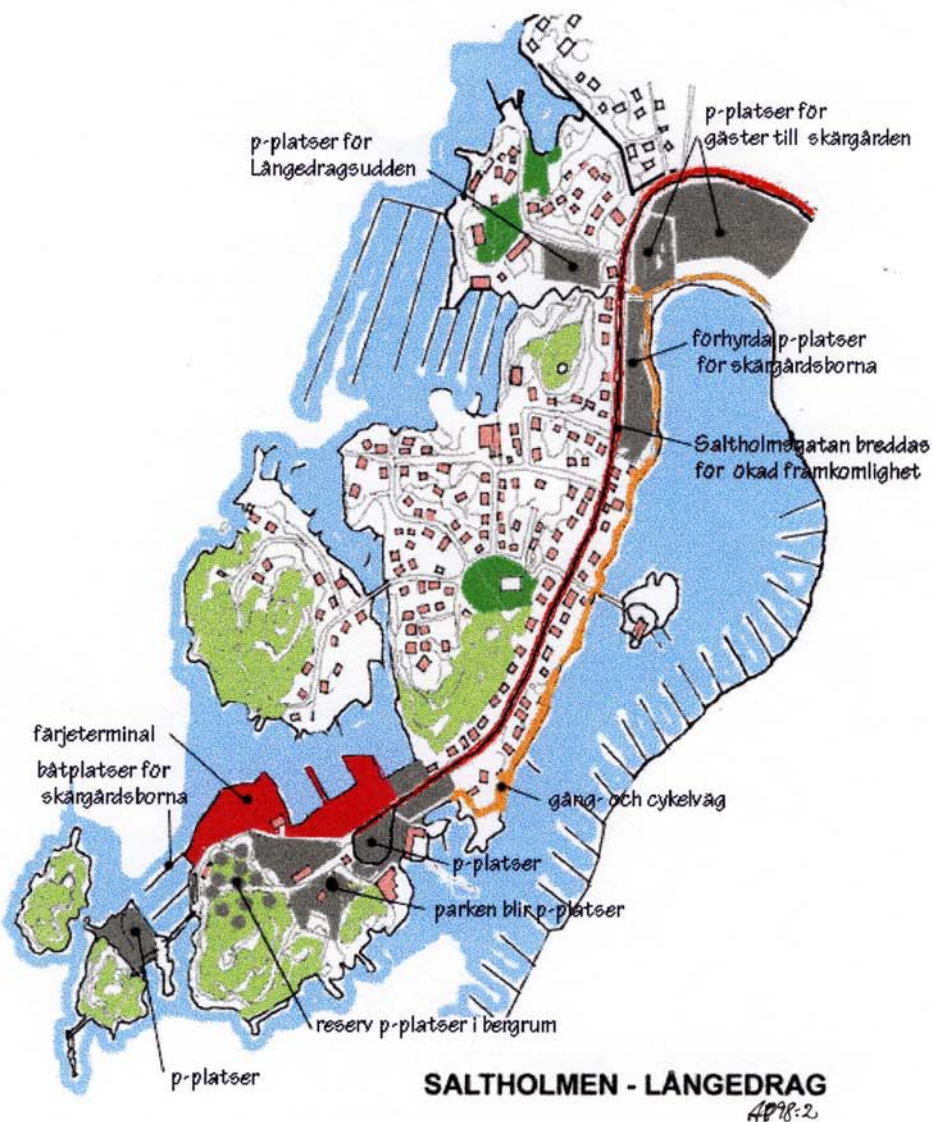
Under sommaren har invånare på en av öarna i södra skärgården fått ta del av bilderna, som hade utökats med 15st, som enbart behandlar skärgårdstrafiken. Dessa är mycket positiva till sättet att angripa problemen och önskar att utredningen kommer till utförande.

Avsikten är att referensgruppen Föreningar i Älvsborg, under hösten skall låta olika medborgargrupper bedöma dem samt ge egna förslag.

### Ett urval frågeställningar:

- Det finns åsikter om att medborgarkraften redan genom de folkvalda politikerna kommer till uttryck i översiktsplaneringen och därför som fristående kraft bör utgå.  
Är den politiska kraften = medborgarkraften?
- Är bilder ett framkomligt sätt att stimulera medborgarna till nytänkande och kraftsamling? Kan metoden användas i andra stadsdelar?
- Det framhålls av många att det är viktigt att de tre krafterna, bärkraft, konkurrenskraft och medborgarkraft, samverkar på lika villkor. Ekonomiskt kan de två första stödjas av marknaden. Vem stöder den tredje?
- Hur skall medborgarkraften struktureras för att bli ett kontinuerligt planeringstillskott?

## BILD 1. TERMINALEN



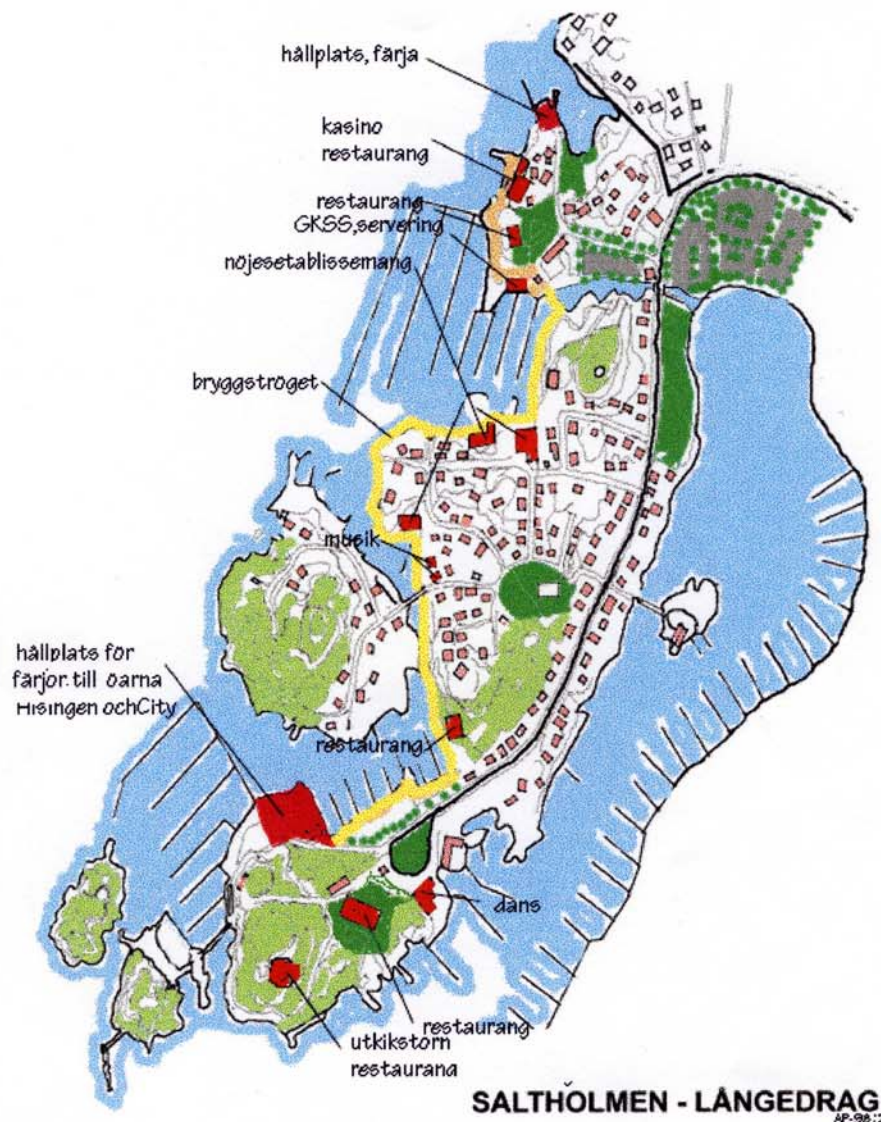
Södra skärgården är unik. Den måste hållas levande. Saltholmens och Långedragssuddens nuvarande innehåll är idag inte speciellt attraktiva för Göteborgarna och kan mycket väl ligga någon annanstans. Inga arrangemang för turister som alstrar bilar. En ny terminal för person- och godstrafiken anläggs på Saltholmen. All befintlig parkeringsyta samt nuvarande parken viks för skärgårdsbornas bilar. Cisterner och upplag för skärgårds- trafiken ordnas i anslutning till terminalerna. Småbåtshamnarna och baden flyttas till lämpligare ställen utmed kusten. Inre Hinsholmskilens grönyta används som reserv- område för bilparkering för resenärer till skärgården. Saltholmsgatans framkomlighet ökas genom flyttning av gång- och cykelbanan till Hinsholmskilens västra strandlinje.

## BILD 2. SKÄRGÅRDSCENTRET



Med terminalen som centrum kan området utvecklas till att bli hela södra skärgårdens centrum. Ett rikt utbud på butiker och service anordnas i såväl nyproducerade som befintliga hus utmed Saltholmsgatan som blir centrals strög. Områdets delar binds även ihop medelst gång- och cykelvägar utmed kustlinjen. För att förstärka ökaraktären grävs palmsundet upp. En viss förtätning av områdets bebyggelse medges. Den skall vara av skärgårdskaraktär.

## BILD 3. NÖJESCENTRUM



Genom att ge plats för nöjesetablissemang som är attraktiva året runt kan området blomstra upp. Ekonomiskt utrymme ges för upprustning av allmänna ytor inom området. Utbyggnad av bryggvägar och bryggbodar kan medföra strögande likt det i Bohusläns fiskelägen. Palmsundet grävs ut. Större restaurang eller kasino etableras på Långedragssudden. Mindre fiskrestauranger mm utmed ströget anordnas. Stor vikt läggs vid utomhusbelysningen. Färjeförbindelser med öarna Hisingen och City arrangeras. I inre Hinsholmskilen anordnas prydliga bilparkeringar. Trafiken till södra skärgården blir underordnad.

## BILD 4. DET FASHIONABLA



En prydlig hållplats ersätter skärgårdsterminalen. Saltholmsparken utvecklas till att bli en fashionabel anläggning innehållande såväl exklusiv mindre restaurang som kulturella verksamheter. Badlivet utvecklas. 'Varmbadhuset' blir åter badinrättning. Utkikspunkter iordningsställs för picknicks. Bryggförbindelse anordnas mellan Saltholmen och Långedrag. Störningar för de boende minimeras. Stor vikt läggs vid båtlivet. Kanot- och roddforeningen får en renesans. På Långedragssudden byggs en exklusiv restaurang som i första hand nås sjövägen. Palmsundet återställs och allén liksom parken ges status. Hänsyn tas till bevarandeområden. Området vänder sig till en mogen publik.

## BILD 5. SKÄRGÅRDSMILJÖ



Biltrafiken inom området begränsas. Kollektiva färdmedel anknyts till skärgårdsterminalen. Stora krav ställs på att byggnadsarkitektur, och markbehandling anpassas till skärgårdens. Båt- och fiskorienterade verksamheter prioriteras. Palmsundet återställs. Inga speciella arrangemang ordnas för att locka till sig turister. Långedragssuddens innehåll utvecklas med skärgårdsbarns ögon.

## BILD 6. SMÅBÅTSPARADISET



Samtliga småbåtshamnar ses över och rustas vid behov upp. Uppställningsplatser för båtar och bilar ordnas inom området. Varvsverksamheten på Ångholmen återskapas och den vid Pejlingsgatan behålls. Övrig service för båtnäringen kompletteras. Den marina utbildningsverksamheten utökas. Kanot- och roddföreningarna utvecklas. En bryggförbindelse mellan Saltholmen och Långedrag byggs ut. Privata bryggföreningar uppmuntras. Palmsundet återskapas liksom farleder för småbåtar mellan Saltholmen och Vässingsö resp Aspholmen. Färjeförbindelser med S skärgården, Hisingen och city förutsätts, liksom fiskrestauranger på såväl Saltholmen som Långedragssudden.

## BILD 7. FRILUFTSPARADISET

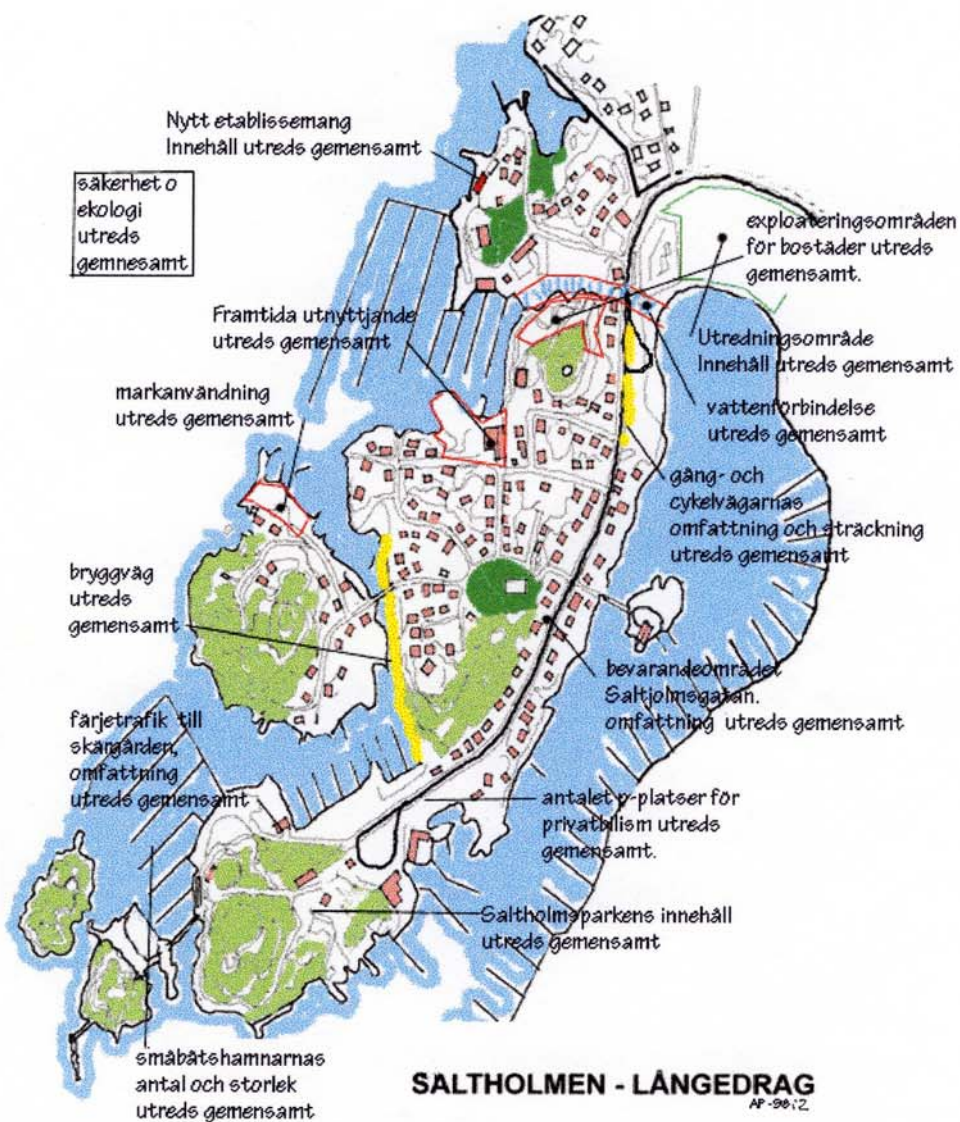


**SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG**

AP-96/2

Utmed kusten från city till Saltholmen ordnas en gång- och cykelförbindelse. Stor hänsyn tas till områdets natur och landskap. Utblickar, naturrum och fornminnen förbinds med cykel och gångstråk. Området planeras för att under vissa årstider ta emot stora mängder friluftsmänniskor från Storgöteborg. Enklare serveringar anordnas på lämpliga ställen. Uppställningsplatser och service för cyklar ordnas. Trafiken till södra skargården liksom båtuppläggningsplatser begränsas så att de väl passar in i miljön.

## BILD 8. DEN LEVANDE OASEN



Hänsyn tas till alla kvalitéer som finns inom området. Såväl båtfolk, friluftsmänniskor, boende och inom området verksamma går samman och förverkligar en oas för storstadsborna. Störande element elimineras genom att finna andra lösningar.

## BILD 9. SOM NU



**SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG**

1:10 000

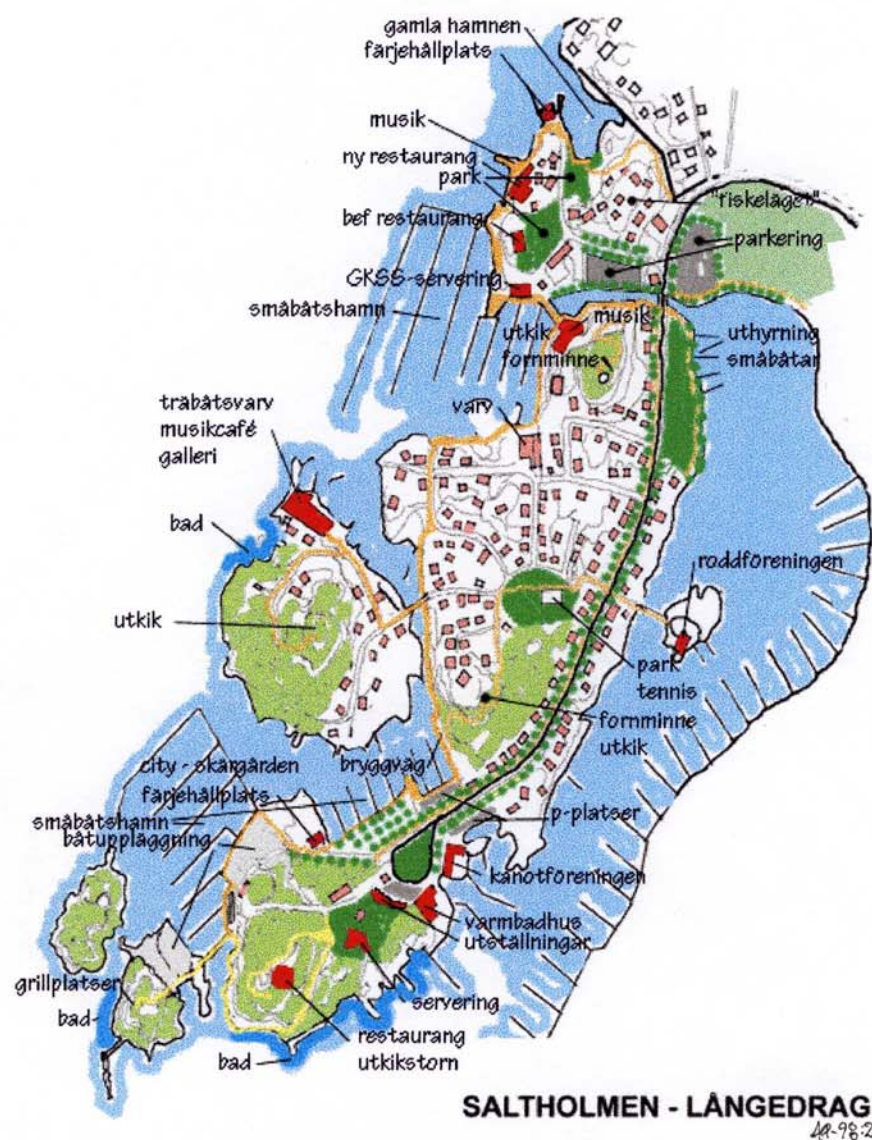
Det mesta är bra som det är med undantag för trafiken till skärgården. Om enbart en hållplats till skärgården anordnas på Saltholmen kommer automatiskt markytor att friställas för att täcka de andra intressenternas behov för båt- och biluppställning. Inga speciella arrangemang görs för att locka dagturister till området. Befintliga grönområden behövs för de boendes rekreation och skall inte exploateras.

## BILD 10. DET TÄTA SAMHÄLLET.



Området är p g a sitt läge mycket attraktivt för många. Utan att förstöra dess kvalitéer kan området likt de Bohuslänska fiskelägena ges en tät bebyggelse och därmed ge fler möjlighet att bosätta sig här, såvida trafiken till södra skärgården elimineras.

## BILD 11. GÖTEBORGARNAS OAS.



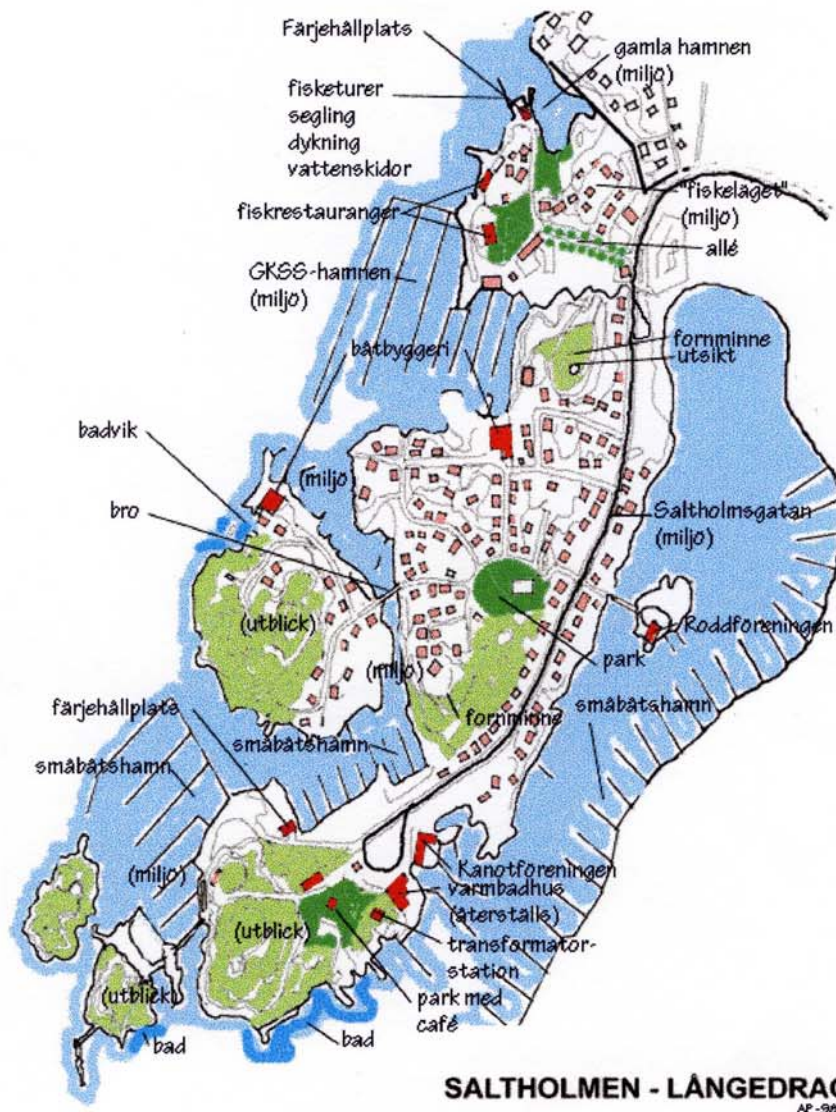
Till grund för planeringen får Göteborgarnas önskemål ligga. Dessa klarläggs genom enkäter, tidningsartiklar och utställningar.

## BILD 12. DE BOENDES OAS



Innan ytterligare exploatering av området utförs tillses, att de boendes önskemål uppfylls ifråga om rekreation, lek, bad, bryggplatser, strövområden, service, trafikanordningar, miljösatser, skydd mot föroreningar och buller mm. Inga investeringar görs i etablissemang som medför invasion av människor.

## BILD 13. KÄNSLAN



IT-samhället kommer att övergå till känslsamhället. Detta beaktas i planeringsarbetet. Känslor, upplevelser, äventyr osv värderas. Tidsbegreppet och materiella ting blir av mindre betydelse. Platsanalyser däremot viktigt. Natur och landskap, karaktärsdrag och bebyggelsestrukturer kommer att beaktas t ex den utmed Saltholmsgatan. Området gestaltas mer för människorna än för kommunikationsmedlen. En av många förbindelser till södra skärgården är förlagd på Saltholmen. Ett fåtal p-platser väl anpassade till naturen annordnas. Såväl på Saltholmen, på Långedragssudden som på båtar kommer arrangemang för upplevelser av olika slag att etableras. Dagturisterna välkomnas.

## BILD 14. SÄKERHET



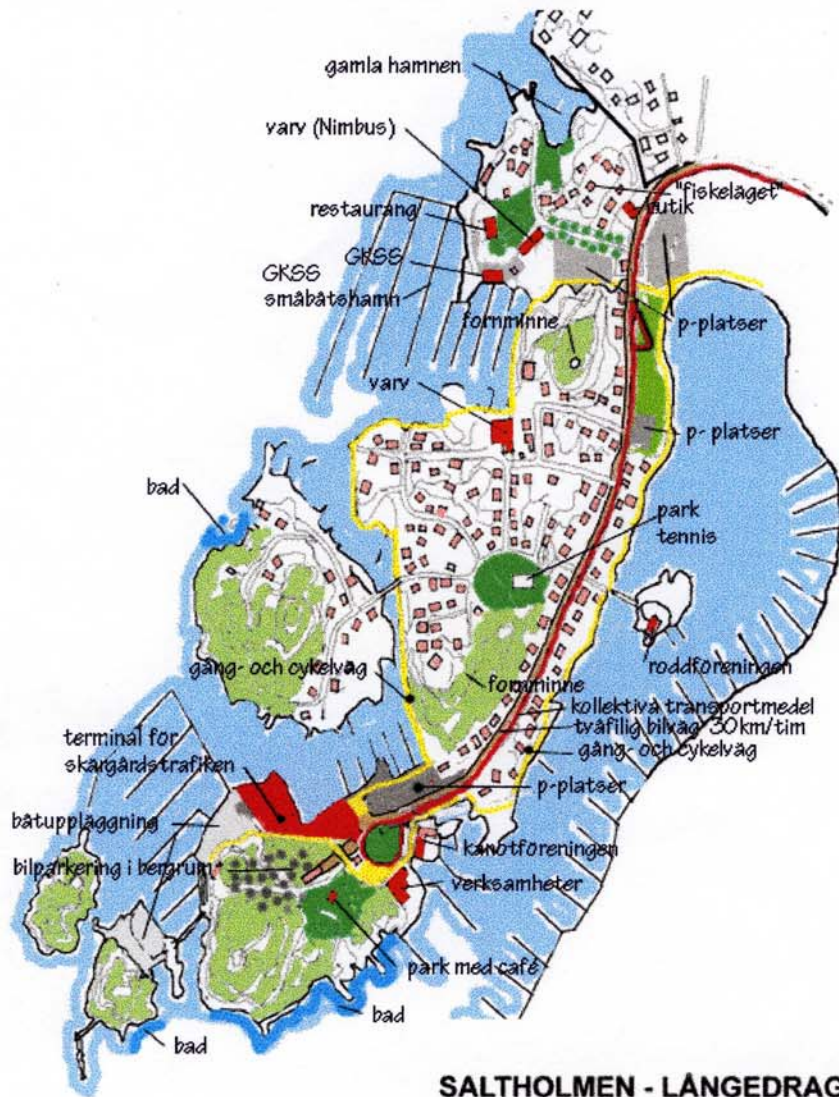
Vi vet att brottsligheten ökar och våldets karaktär blir allt brutalare. Även mindre brott som tjuveri, vandalism och klotter måste beaktas. Så länge dessa problem inte elimineras kan inte säkerhetsaspekterna åsidosättas. Inhägnader, larm, beväpnade vakter mm kan krävas. Återhållsamhet med nya gång- och cykelvägar kan vara berättigat liksom att undvika en intensiv okontrollerad genomfartstrafik. Inga investeringar bör göras i etablissemang som medför invasion av människor. Båthamnar och bryggor bör reserveras för de boende.

## BILD 15. EKOLOGI



Ett av översiktsplanens mål är bärkraft. Markanvändningen blir avhängig hur denna löses. Vilka energikällor skall användas? Hur skall transporterna ske? Hur skall hanteringen av avfallet ske? Skall humanurin och fekalier sorteras vid källan, för att få ett uthålligt kretslopp, eller skall det bli rötslam för att myndigheterna arbetar för det? Var i området skall källsorteringsstationerna ligga och hur skall komposteringen ske för att förhindra elakartat lukt och råttinvasion? Skall jord- och bergvärmen utnyttjas eller skall värme utvinnas ur vattnet? Skall energifrågan lösas centralt eller individuellt?

## BILD 16. TRAFIK: O-VISION



En vision finns att planera trafiken på så sätt att personskador inte kan uppstå. Detta kan ske genom att separera olika trafikslag från varandra och där det är motiverat även införa hastighetsbegränsningar. Om skärgårdsterminalen bibehålls på Saltholmen och utvecklingen på öarna sker i nuvarande takt måste drastiska förändringar av Saltholmsgatan utföras. Gång- och cykeltrafiken måste flyttas. Spårvägen måste få egen banvall och hastighetsbegränsning för bilarna till 30km/tim införs, eftersom siktsträckorna på flera ställen är korta vid utfarter. Det innebär breddning av Saltholmsgatan alternativt enkelt spår för spårvägen.

# SALTHOLMEN - LÅNGEDRAG

16 ST BILDER

ALLMÄNHETENS BEDÖMNING

NYA VARVETS DAGAR

DEN 6-7 JUNI 1998.

| POANG                    | 10 | 5  | 1  | -10 | SUMMA POANG   |           | ANM |
|--------------------------|----|----|----|-----|---------------|-----------|-----|
| BILDERNA I NUMMERORDNING |    |    |    |     |               |           |     |
| 1. TERMINALEN            | 1  |    | 1  | 8   | 11 - 80 = -69 | förlorare |     |
| 2. SKARGÅRDSCENTRET      |    | 4  | 2  | 1   | 22 - 10 = 12  |           |     |
| 3. NÖJESCENTRUM          | 1  | 1  |    | 1   | 15 - 10 = 5   |           |     |
| 4. DET FASHIONABLA       | 1  | 1  | 3  | 6   | 18 - 60 = -42 |           |     |
| 5. SKARGÅRDSMILJÖ        | 2  | 2  | 1  | 1   | 31 - 10 = 21  |           |     |
| 6. SMÅBÅTSPARADISET      | 2  |    |    |     | 20 - 00 = 20  |           |     |
| 7. FRILUFTSPARADISET     | 5  | 7  | 4  |     | 89 - 00 = 89  | VINNARE   |     |
| 8. DEN LEVANDE OASEN     | 5  | 6  | 1  |     | 81 - 00 = 81  |           |     |
| 9. SOM NU                | 1  |    | 1  | 1   | 11 - 10 = 1   |           |     |
| 10. DET TÄTA SAMHÄLLET   |    |    |    | 4   | 00 - 30 = -40 |           |     |
| 11. GÖTEBORGARNAS OAS    | 7  | 1  | 2  |     | 77 - 00 = 77  |           |     |
| 12. DE BOENDES OAS       |    |    | 2  |     | 02 - 00 = 2   |           |     |
| 13. KÄNSLAN              | 3  | 1  | 4  |     | 39 - 00 = 39  |           |     |
| 14. SÄKERHET             |    | 1  |    | 3   | 05 - 30 = -25 |           |     |
| 15. EKOLOGI              |    |    | 2  |     | 02 - 00 = 2   |           |     |
| 16. TRAFIK: 0-VISION     |    | 1  |    |     | 05 - 00 = 5   |           |     |
| SVAR                     | 28 | 25 | 23 | 25  |               |           |     |
| TOTALT 28 SVARANDE       |    |    |    |     |               |           |     |

## BILDERNA ORDNADE EFTER ERHÅLLNA POÄNG

|                        |   |   |   |   |               |           |         |
|------------------------|---|---|---|---|---------------|-----------|---------|
| 07. FRILUFTSPARADISET  | 5 | 7 | 4 |   | 89 - 00 = 89  | VINNARE   |         |
| 08. DEN LEVANDE OASEN  | 5 | 6 | 1 |   | 81 - 00 = 81  | 2:a       | GRUPP 1 |
| 11. GÖTEBORGARNAS OAS  | 7 | 1 | 2 |   | 77 - 00 = 77  | 2:a       |         |
| 13. KÄNSLAN            | 3 | 1 | 4 |   | 39 - 00 = 39  | 3:a       |         |
| 06. SMÅBÅTSPARADISET   | 2 |   |   |   | 20 - 00 = 20  | 4:a       |         |
| 05. SKARGÅRDSMILJÖ     | 2 | 2 | 1 | 1 | 31 - 10 = 21  | 4:a       | GRUPP 2 |
| 02. SKARGÅRDSCENTRET   |   | 4 | 2 | 1 | 22 - 10 = 12  | 4:a       |         |
| 03. NÖJESCENTRUM       | 1 | 1 |   | 1 | 15 - 10 = 5   | 5:a       | GRUPP 3 |
| 16. TRAFIK: 0-VISION   |   | 1 |   |   | 05 - 00 = 5   | 5:a       |         |
| 15. EKOLOGI            |   |   | 2 |   | 02 - 00 = 2   | 5:a       | GRUPP 4 |
| 12. DE BOENDES OAS     |   |   | 2 |   | 02 - 00 = 2   | 5:a       |         |
| 09. SOM NU             | 1 |   | 1 | 1 | 11 - 10 = 1   | 5:a       |         |
| 14. SÄKERHET           |   | 1 |   | 3 | 05 - 30 = -25 | 6:a       |         |
| 10. DET TÄTA SAMHÄLLET |   |   |   | 4 | 00 - 40 = -40 | 6:a       | GRUPP 5 |
| 04. DET FASHIONABLA    | 1 | 1 | 3 | 6 | 18 - 60 = -42 | 6:a       |         |
| 01. TERMINALEN         | 1 |   | 1 | 8 | 11 - 80 = -69 | förlorare | GRUPP 6 |

Anm. Samtliga som svarat tog mycket god tid på sig för att utvärdera bilderna och föreföll vara intresserade av samhällsplanering. Ett stort antal personer studerade bilderna noggrant men avstod från att bedöma. Ett stort antal av besökarna på Nya Varvet var inte Älvsborgsbor.

| Grupp      | Sort                        | Tänkbara scenarier |
|------------|-----------------------------|--------------------|
| Grupp 1.   | Natur, mångfald och känsla. | JA                 |
| Grupp 2.   | Båt, vatten o skärgård.     | JA                 |
| Grupp 3.   | Nöje                        | NEJ                |
| Grupp 4-5. | Boende                      | JA                 |
| Grupp 6.   | Genomfart, trafik           | JA                 |



## Bilder

**Ett processteg för att nyttiggöra medborgarkraften i den detaljerade översiktsplaneringen för Saltholmen - Långedrag.**

**För att få en uppfattning om idén med utredningen bifogar jag några av de bilder som skall stimulera de boende inom Stora Göteborg, i södra skärgården och inom planområdet, till egna bilder och synpunkter för nästa steg i planeringen.**

Bilderna kan gestalta allt, konsekvenser, alternativa lösningar, eller något speciellt att begrunda och är obundna av t ex politiska beslut och bestämmelser. Detta ger medborgarna möjligheter att få en uppfattning om såväl problemställningar som möjligheter. Genom att poängbedöma bilderna samt ge egna förslag, och synpunkter kan medborgarkraften, komma planeringen till godo.

### Provbedömningar

Under Nya Varvets Dagar provbedömdes i Egnahemsföreningens regi 16st Saltholmen - Långedrag bilder. Intresset för bilderna var stort.

Under sommaren har invånare på en av öarna i södra skärgården fått ta del av bilderna, som hade utökats med 15st, som enbart behandlar skärgårdstrafiken. Dessa är mycket positiva till sättet att angripa problemen och önskar att utredningen kommer till utförande.

Avsikten är att referensgruppen Föreningar i Älvsborg, under hösten skall låta olika medborgargrupper bedöma dem samt ge egna förslag.

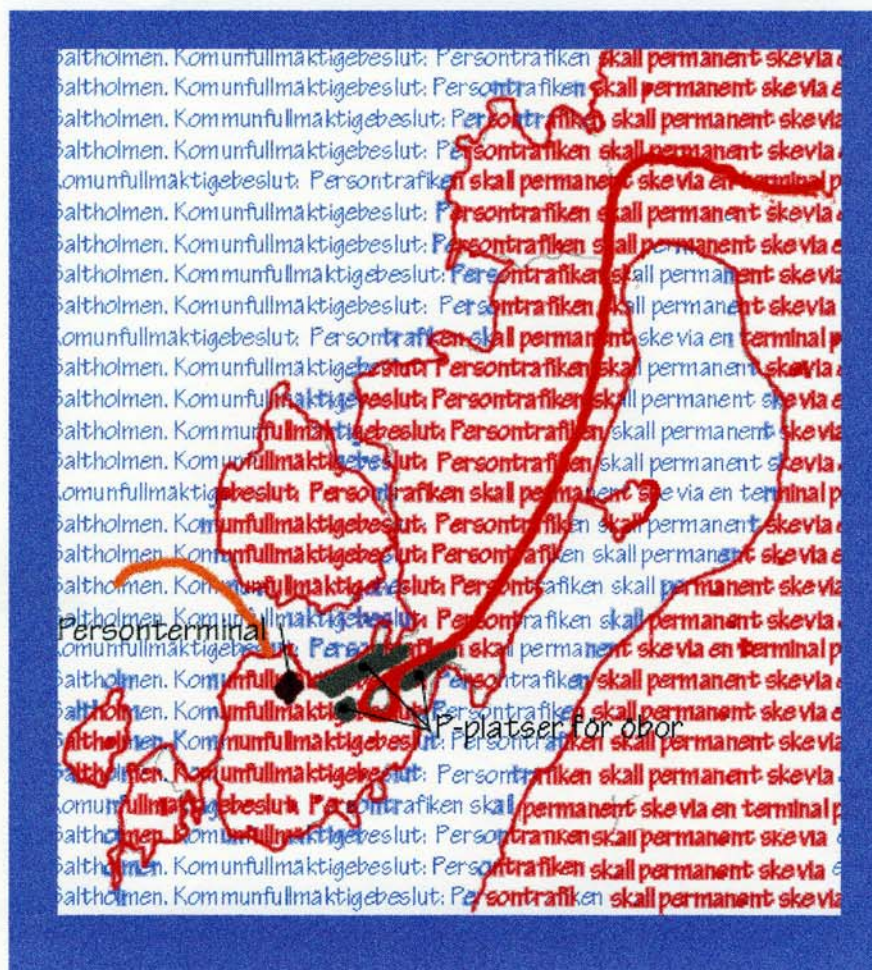
### Ett urval frågeställningar:

- Det finns åsikter om att medborgarkraften redan genom de folkvalda politikerna kommer till uttryck i översiktsplaneringen och därför som fristående kraft bör utgå.  
Är den politiska kraften = medborgarkraften?
- Är bilder ett framkomligt sätt att stimulera medborgarna till nytänkande och kraftsamling? Kan metoden användas i andra stadsdelar?
- Det framhålls av många att det är viktigt att de tre krafterna, bärkraft, konkurrenskraft och medborgarkraft, samverkar på lika villkor. Ekonomiskt kan de två första stödjäs av marknaden. Vem stöder den tredje?
- Hur skall medborgarkraften struktureras för att bli ett kontinuerligt planeringstillskott?

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

## UNDERKASTELSE

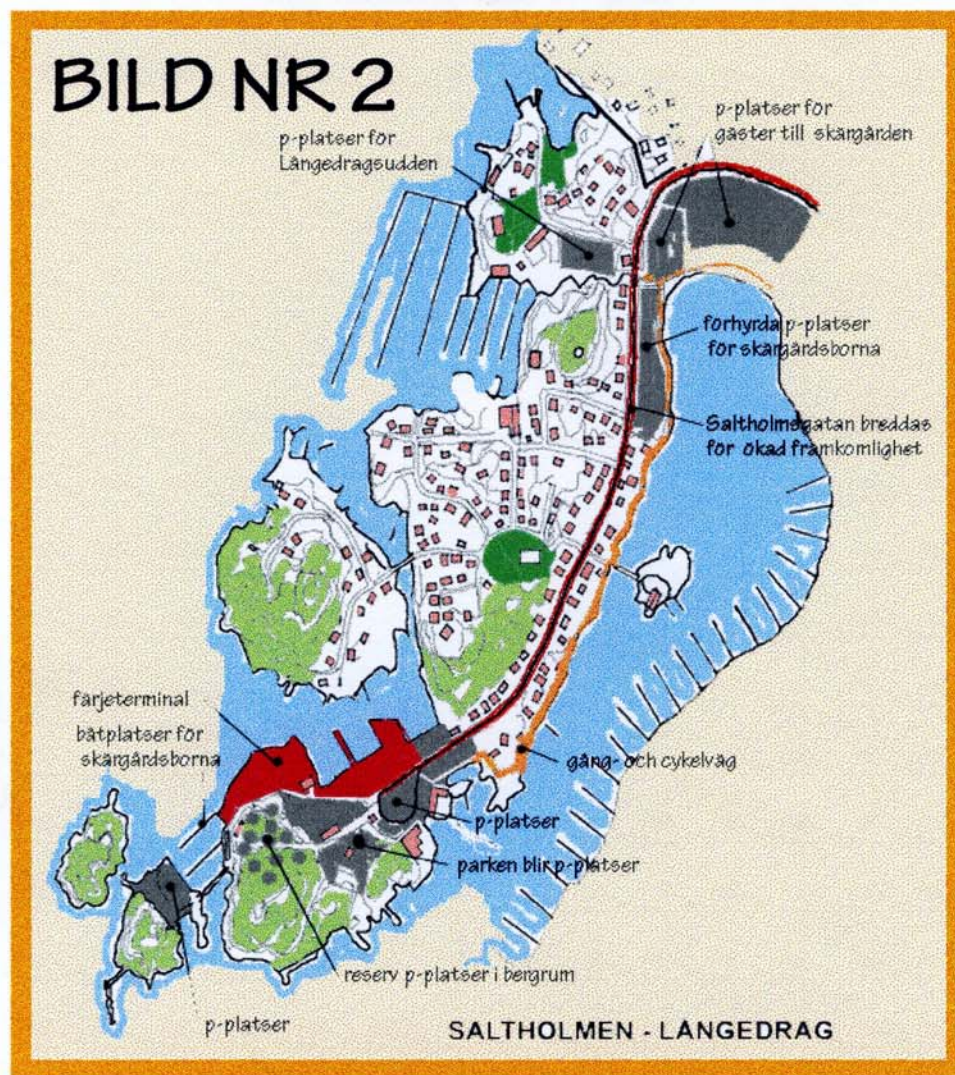
### BILD NR 1



AP. 98

Kommunfullmäktige har bestämt att personterminalen skall ligga på Saltholmen. Södra skärgården skall vara en levande självförsörjande skärgård utan bilar. Skärgårdsborna accepterar beslutet och avsäger sig möjligheten att inom rimlig framtid på annan plats utmed kusten etablera t ex en kombinerad person- och godsterminal. Accepten innebär att pendlingen till Göteborg skall minska och därmed behovet av parkeringsplatser på Saltholmen. Kollektiva transportmedel och bilpooler kan förväntas ersätta det privata bilägandet. Förutom för öborna reserveras på Saltholmen parkeringsplatser för båt- och friluftsfolket samt för verksamheterna där i överensstämmelse med den fördjupade översiktsplanens intentioner. Hyran för p-platserna marknadsanpassas. Vid nyproduktion av bostäder på öarna ställs krav på ordnad parkering på annat ställe än Saltholmen. 30km hastighetsbegränsning från Gnistängsmotet fram till Saltholmen införs för att öka trafiksäkerheten och begränsa störningarna. Utmed kusten från City ut till terminalen ordnas gång- och cykelväg.

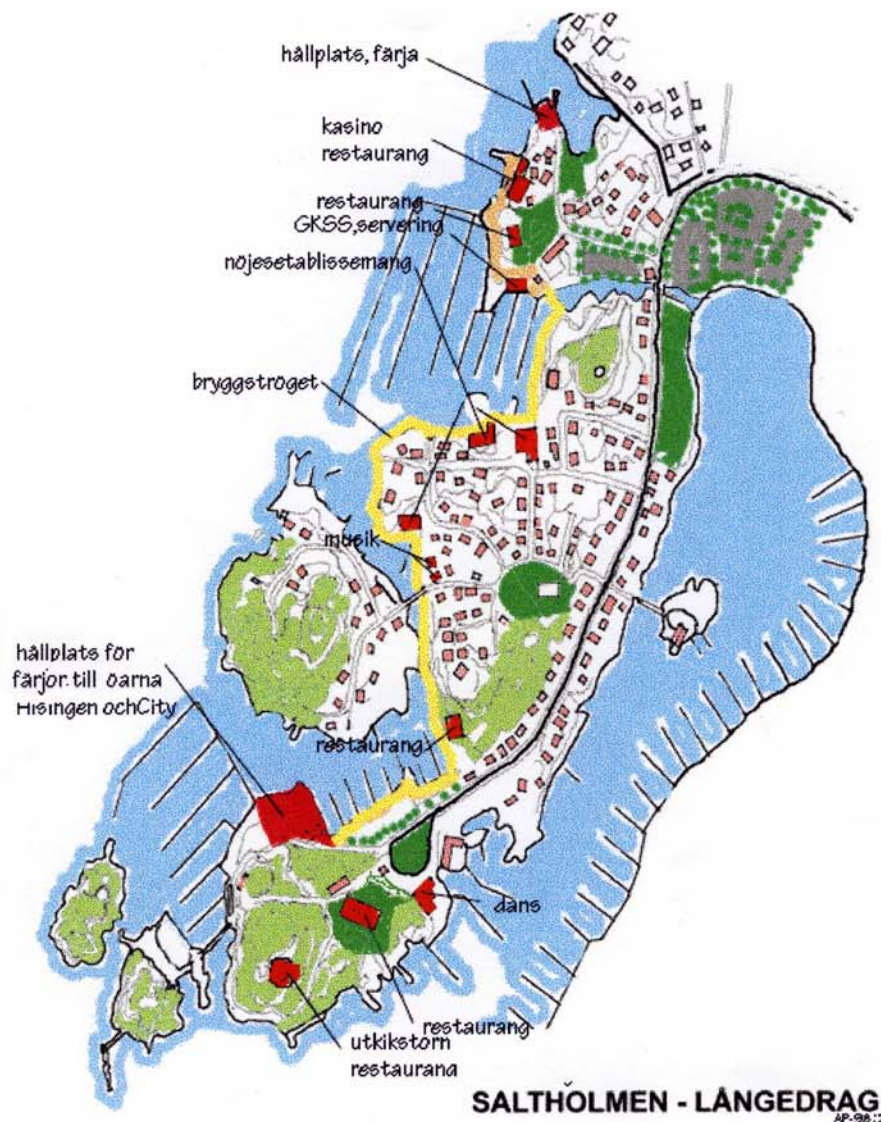
## FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG ÖVERTAGANDE



AP-98

Göteborgarna har genom sina politiker bestämt att personterminalen skall ligga på Saltholmen. Ett f.d. omtyckt utflyktsmål för Göteborgarna, som nu inte har något som inte kan ligga någon annanstans. Beslutet innebär i princip att Styrso övertar planeringen av Saltholmen och marktytor lämpliga för parkeringsändamål inom hela Saltholmen - Långedragområdet. För att trafiken skall bli rationell förläggs godsterminalen till Saltholmen. Småbåtshamnarna, baden och verksamheterna avvecklas för att ge plats för den nya terminalanläggningen med tillhörande biluppställningar. Omsorgsfull planering av parkeringssytorna förutsätts. Om möjligt bevaras en del av parken. Oljecisterner och godsutplag förläggs så att de inte blir störande för omgivningen. Om p-platserna inte räcker till på Saltholmen, även om bergumsgarage byggs, måste ytterligare utfyllnader ske samt den outnyttjade marken vid inre Hinsholmskilen ställas i ordning för parkering. Det är angeläget att med bil på kort tid kunna nå Västerleden. Därför måste såväl Saltholmsgatan som Torgny Segerstedtsgratan breddas.

## BILD 3. NÖJESCENTRUM



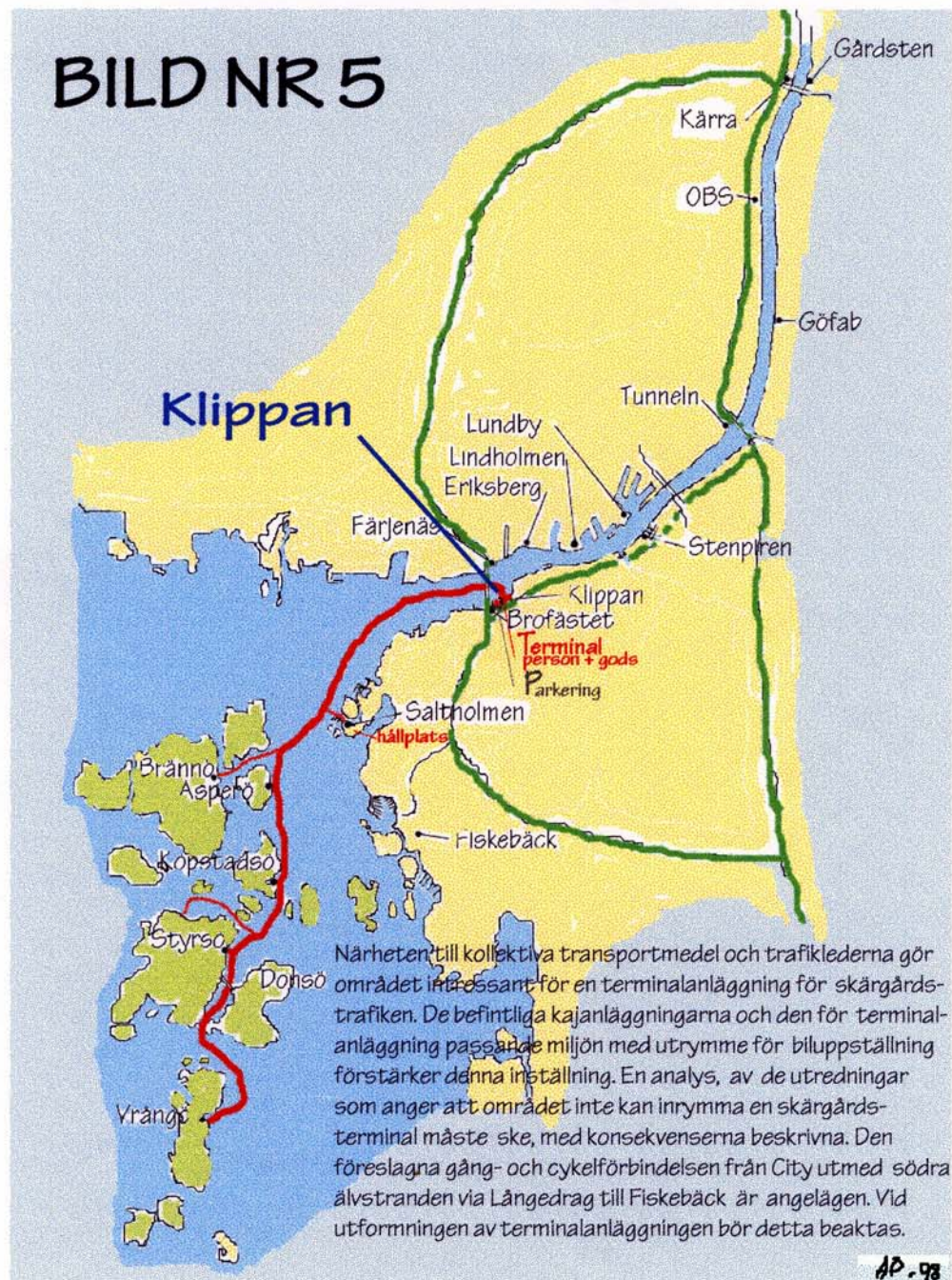
Genom att ge plats för nöjesetablissemang som är attraktiva året runt kan området blomstra upp. Ekonomiskt utrymme ges för upprustning av allmänna ytor inom området. Utbyggnad av bryggvägar och bryggbodar kan medföra strögande likt det i Bohusläns fiskelägen. Palmsundet grävs ut. Större restaurang eller kasino etableras på Långedragssudden. Mindre fiskrestauranger mm utmed ströget anordnas. Stor vikt läggs vid utomhusbelysningen. Färjeförbindelser med öarna Hisingen och City arrangeras. I inre Hinsholmskilen anordnas prydliga bilparkeringar. Trafiken till södra skärgården blir underordnad.

# BILD NR 4



# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG PERSON- OCH GODSTERMINAL VID KLIPPAN

BILD NR 5



# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG UTBYGGD FÄRJETRAFIK TILL CITY

## BILD NR 6

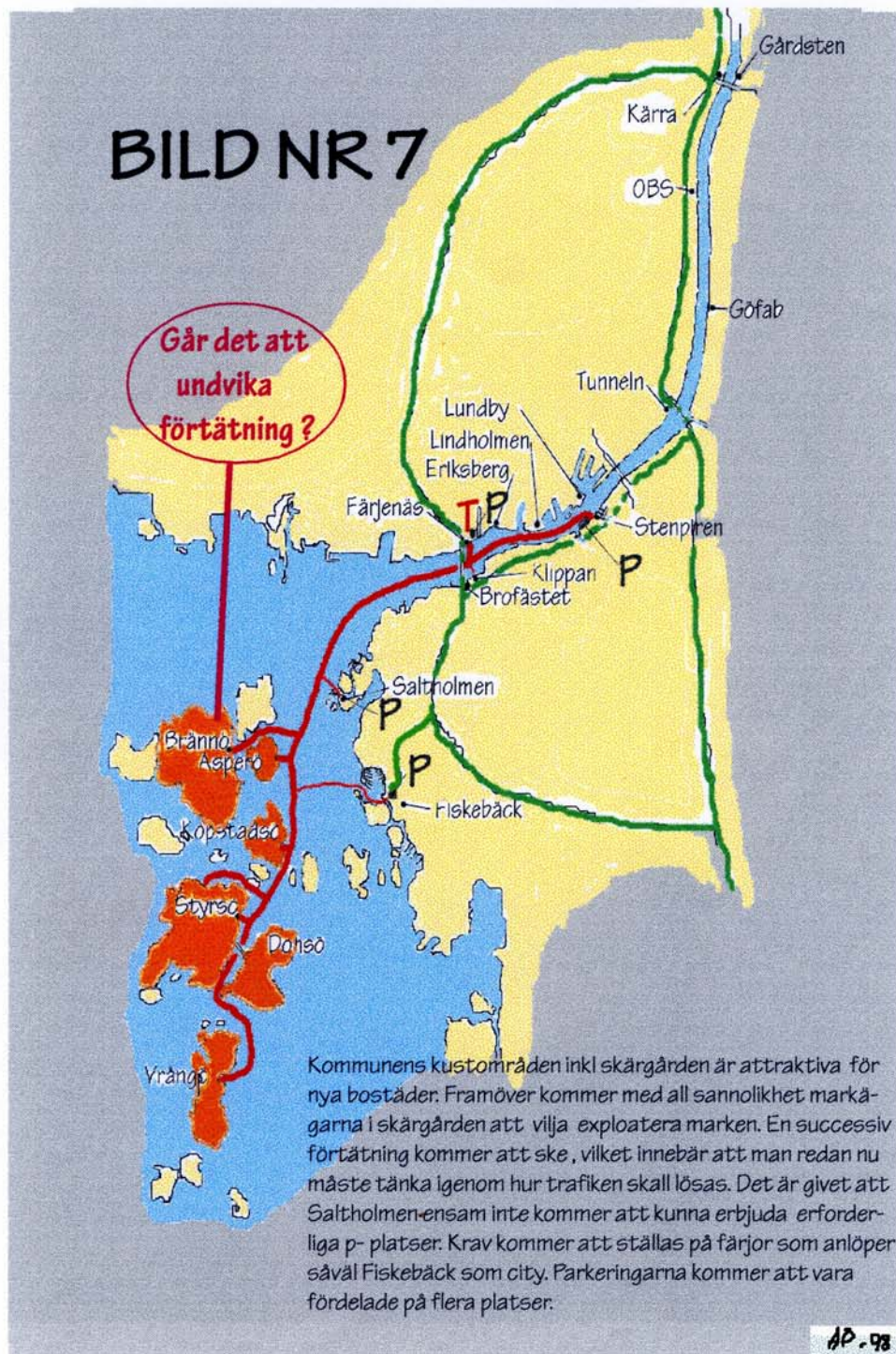


AP. 98

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.

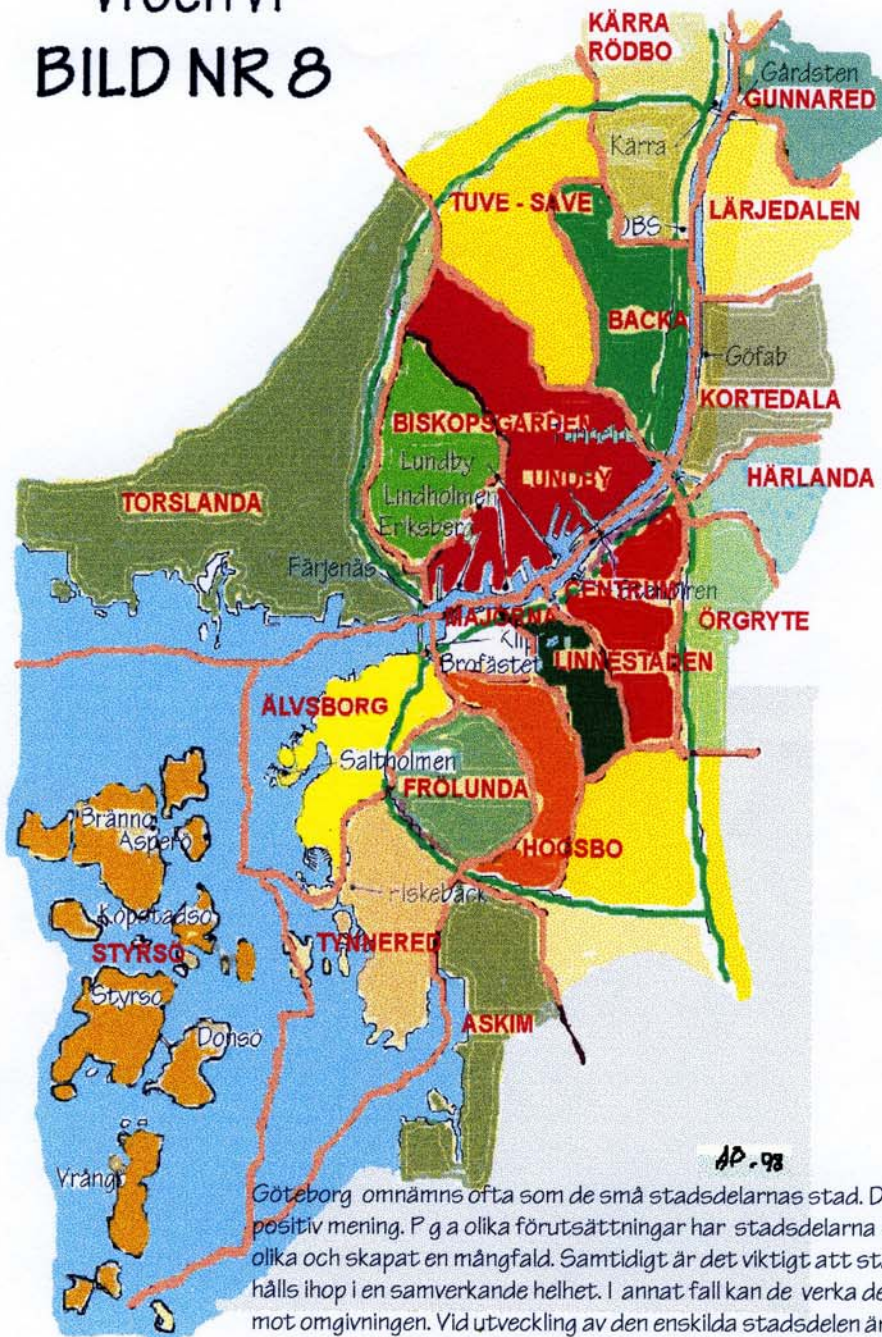
# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG Ö-EXPLOATERING

## BILD NR 7



# 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 Saltholmen - Långedrag kan antas.

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG STRÅLAR FRÅN FÄRJENÄS BILD NR 9



Det fontänliknande vattentornet i Biskopsgården strålar vatten. Vid brofästet strålar biltrafiken i alla riktningar mot, Oslo, Stockholm och Malmö. Från hamnarna på norra älvstranden forslas varor till hela världen. Från kulturcentret vid Rödasten 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 rederinäring får en renässans.

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

## BILFÄRJOR TILL FASTLANDET

### BILD NR 10



En levande självförsörjande skärgård måste bli så oberoende som möjligt av Göteborg. Den får inte bygga sin utveckling på tilldelade p-platser på fastlandet. Bilfärjor är lösningen. Hur parkeringen och förbindelserna till den sker på öarna är en angelägenhet som får lösas internt. Bilfärjorna bör utgå från platser på fastlandet till vilka trafikleder finns. 30km/tim mellan Gnistängsmotet och Saltholmen samt den begränsade ytan där, utesluter detta ställe som åtminstone färjeläge för hela skärgården.

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

## BRO TILL FASTLANDET

### BILD NR 11

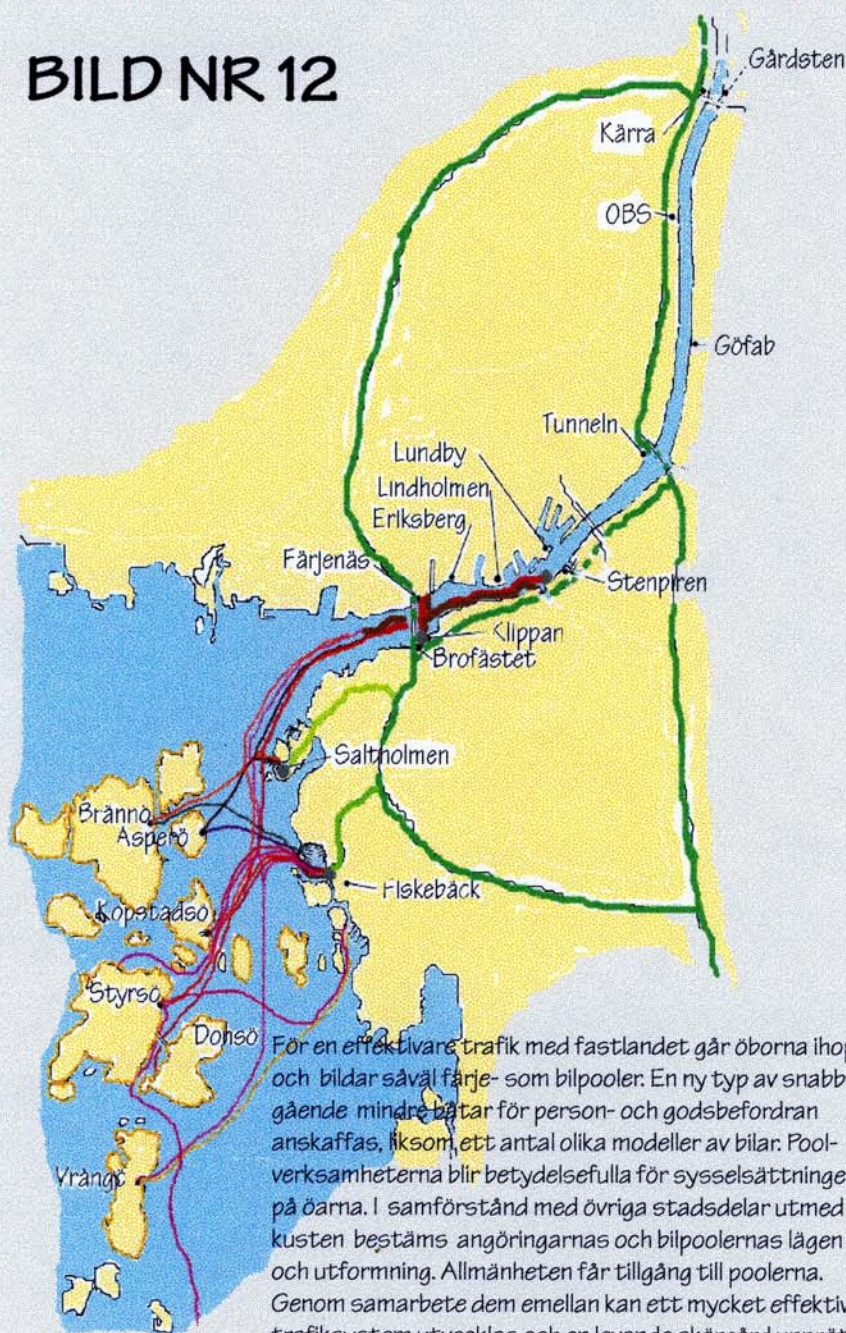


AP 98

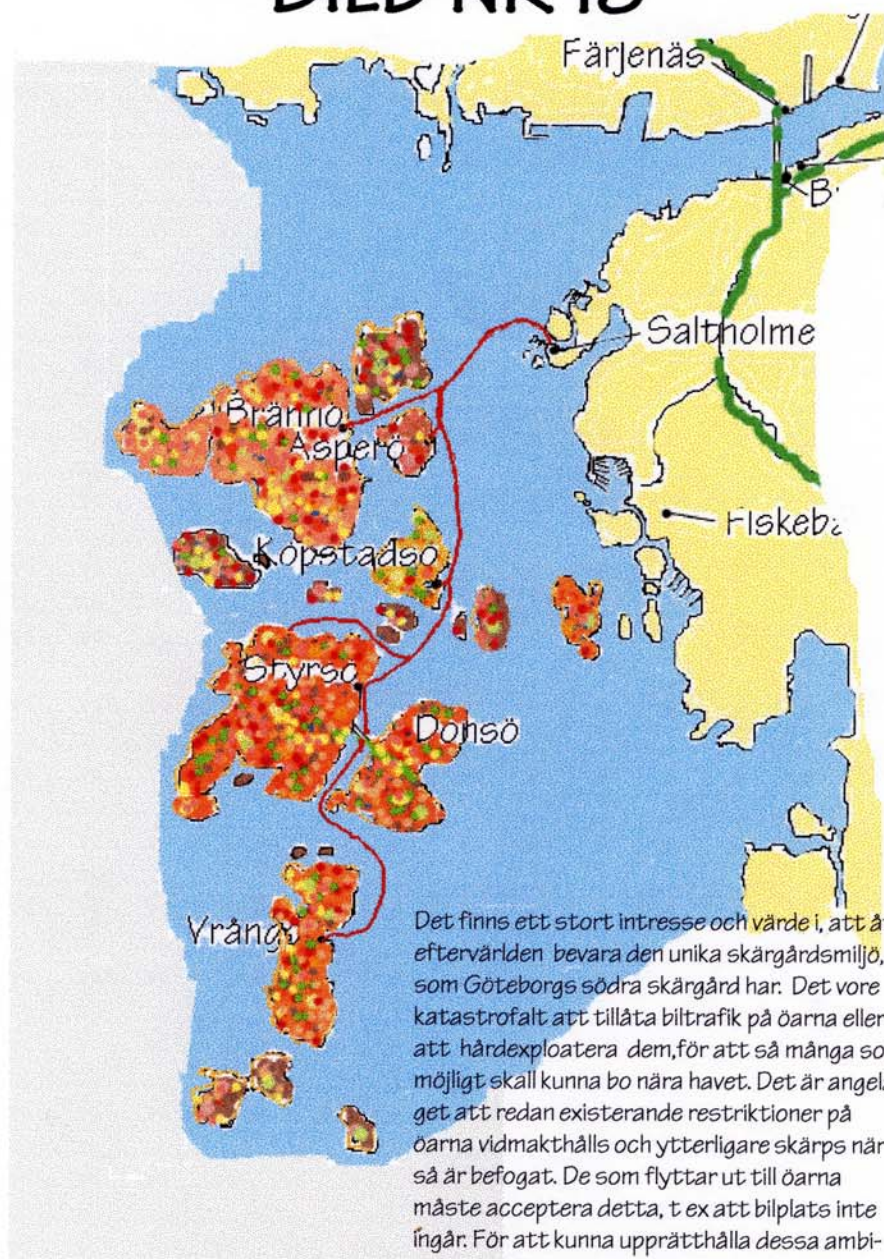
För att erhålla acceptabel standard på förbindelserna till fastlandet för en expansiv skärgård är broförbindelse lösningen. Genom att förlägga den mellan Fiskebäck och Styrso kan kostnaderna begränsas. Från västerleden utnyttjas den befintliga leden fram till Fiskebäck varefter den på uppfyllnader mellan holmar övergår till en bro som landar på t ex Stora Mosskullen. Där kan en parkeringsanläggning anläggas varifrån de olika öarna kan nås på sätt som löses internt. Södra skärgården kan förbli bilfri.

## FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG FÄRJEPOOLER - OCH BILPOOLER

BILD NR 12



FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG  
SKÄRGÅRDSIDYLLEN  
BILD NR 13



Det finns ett stort intresse och värde i, att åt eftervärlden bevara den unika skärgårdsmiljö, som Göteborgs södra skärgård har. Det vore katastrofalt att tillåta biltrafik på öarna eller att hårdexploatera dem, för att så många som möjligt skall kunna bo nära havet. Det är angeläget att redan existerande restriktioner på öarna vidmakthålls och ytterligare skärps när så är befogat. De som flyttar ut till öarna måste acceptera detta, t ex att bilplats inte ingår. För att kunna upprätthålla dessa ambitioner är det viktigt att nuvarande färjetrafik och p-platsytor inte expanderar.

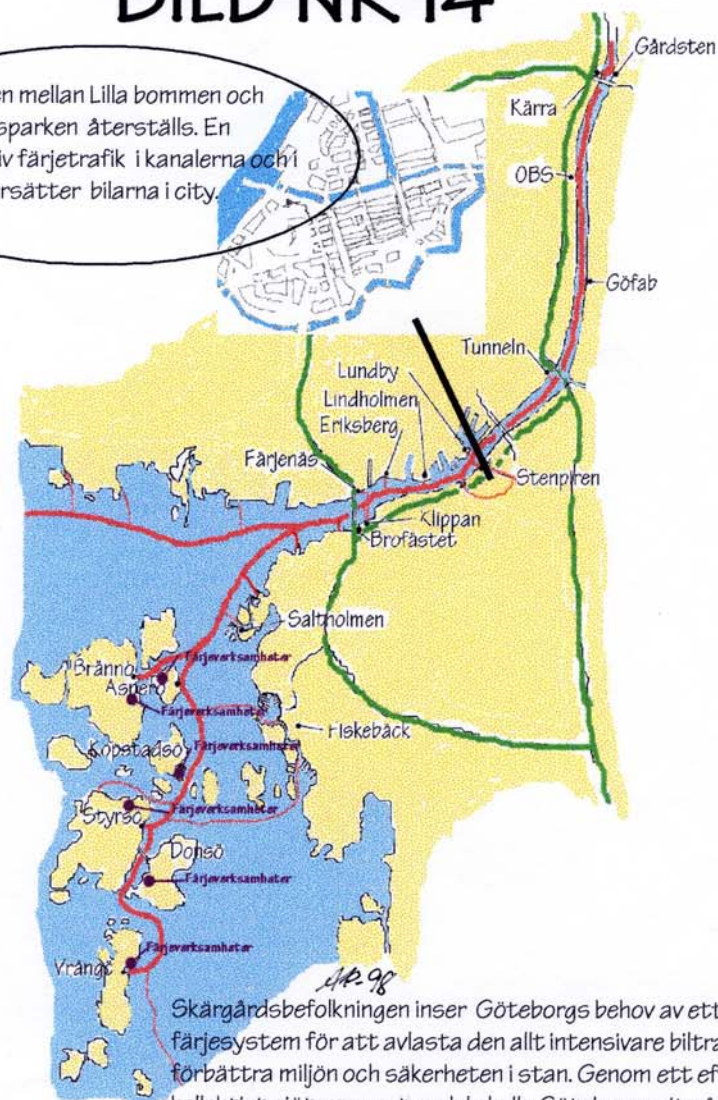
AP-98

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

## ENTREPRENÖRERNA

### BILD NR 14

Kanalen mellan Lilla bommen och Brunnsparken återställs. En intensiv färjetrafik i kanalerna och i älven ersätter bilarna i city.



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 Holländarna en gång planerade den för. Inom stadsdelen Styrsö finns säkert den entreprenörsanda och kunskap som erfordras för att på öarna utveckla ett flertal färjeversamheter som gagnar en levande skärgård. Lokaliseringen av terminaler och biluppställningar bestäms i samband med planeringen.

# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

## EU - PROJEKT BILD NR 15

| Ansökan                                                                          |               |                                       |                       |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Europeiska Socialfonden                                                          |               |                                       |                       |
| Mål ?                                                                            |               |                                       |                       |
| Ansökningsdatum: 199 9                                                           |               | Diariumnummer: <input type="text"/>   |                       |
| <b>Projekt</b>                                                                   |               |                                       |                       |
| Projektnamn<br>Framtidens färjetrafik i Göteborg                                 |               |                                       |                       |
| Bredd<br>Fr o Vändring<br>1999                                                   | Medel<br>1999 | Totalt projektbudget<br>2000 x kronor |                       |
| <b>Uppgifter om projektanordnaren</b>                                            |               |                                       |                       |
| Projektanordnare                                                                 |               |                                       |                       |
| Namn<br>Södra skärgården i Göteborg                                              |               | Organisationsnummer                   |                       |
| Adress                                                                           |               | Arbetsställe nr                       |                       |
| Postadress                                                                       |               | Telefon (inkl riktnr)                 |                       |
| Postadress                                                                       |               | Telefax (inkl riktnr)                 |                       |
| Postgiron                                                                        |               | Bankgiron                             |                       |
| Momsregistreringsnummer                                                          |               | Projektanordnarens juridiska status   |                       |
| Revisor, (företagets och revisorns namn och adress)                              |               | Telefon (inkl riktnr)                 | Telefax (inkl riktnr) |
| <b>Projektförare</b>                                                             |               |                                       |                       |
| Namn                                                                             |               | Telefon (inkl riktnr)                 | Telefax (inkl riktnr) |
| Adress                                                                           |               | Postnummer                            | Postadress            |
| <b>Kontaktperson</b>                                                             |               |                                       |                       |
| Namn                                                                             |               | Telefon (inkl riktnr)                 | Telefax (inkl riktnr) |
| Adress                                                                           |               | Postnummer                            | Postadress            |
| <b>Samarbetspartner och ansvarsfördelning (Se förklaring om medfinansiering)</b> |               |                                       |                       |
| <div></div>                                                                      |               |                                       |                       |

Det finns många sätt att lösa trafikproblemen till öarna på. Det är svårt att ta ställning för eller emot de olika bilderna utan att ha tagit del av konsekvensbeskrivningar och kostnadskalkyler. Med bilderna som stöd borde pågående EU-projekt kompletteras med ett, som helt ägnas omgivningspåverkan med tonvikt på trafikfrågorna och framtidens färjetrafik i Göteborg.

## BEDÖMNING AV BILDERNA.

JAG GER 10 POÄNG TILL BILD NR

JAG GER 5 POÄNG TILL BILD NR

JAG GER 1 POÄNG TILL BILD NR

JAG GER MINUS 10 POÄNG TILL BILD NR

JAG FÖRESLÅR YTTERLIGARE BILDER

1).....

2).....

3).....

NAMN OCH ADRESS.

.....

.....

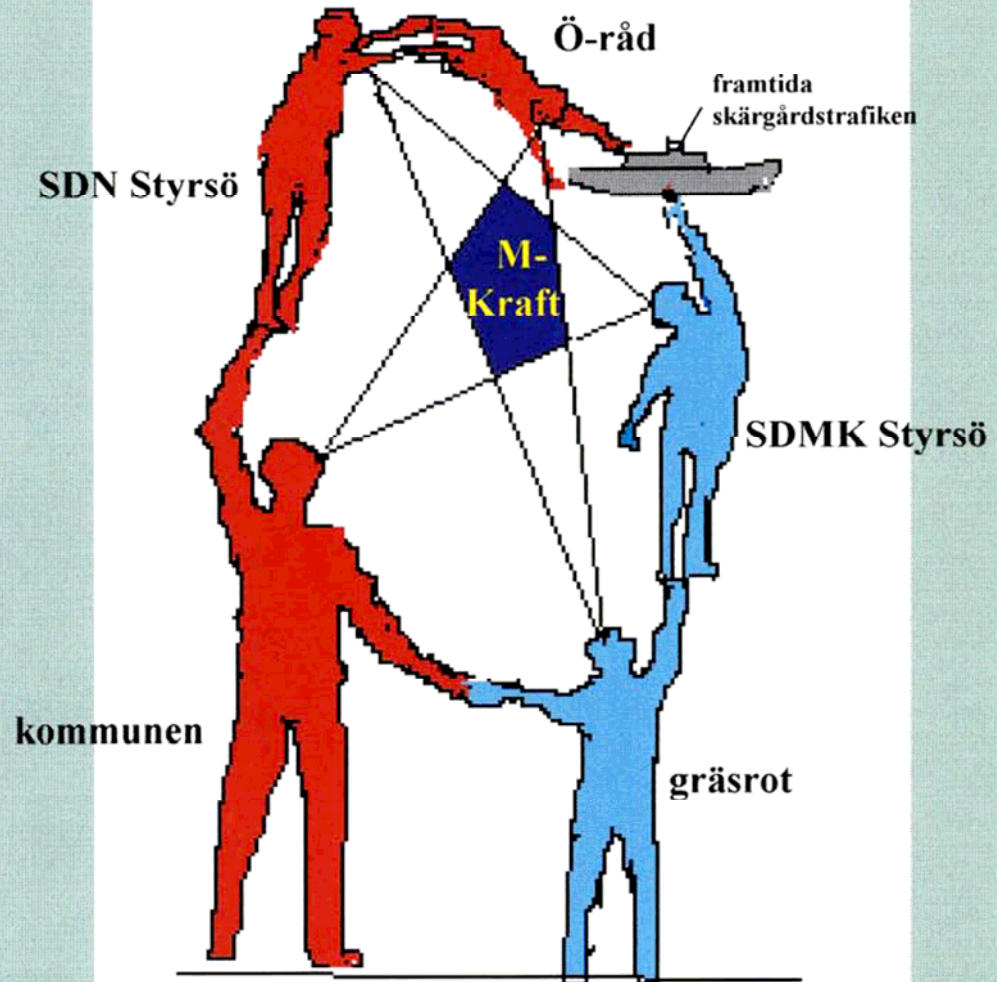
.....

.....

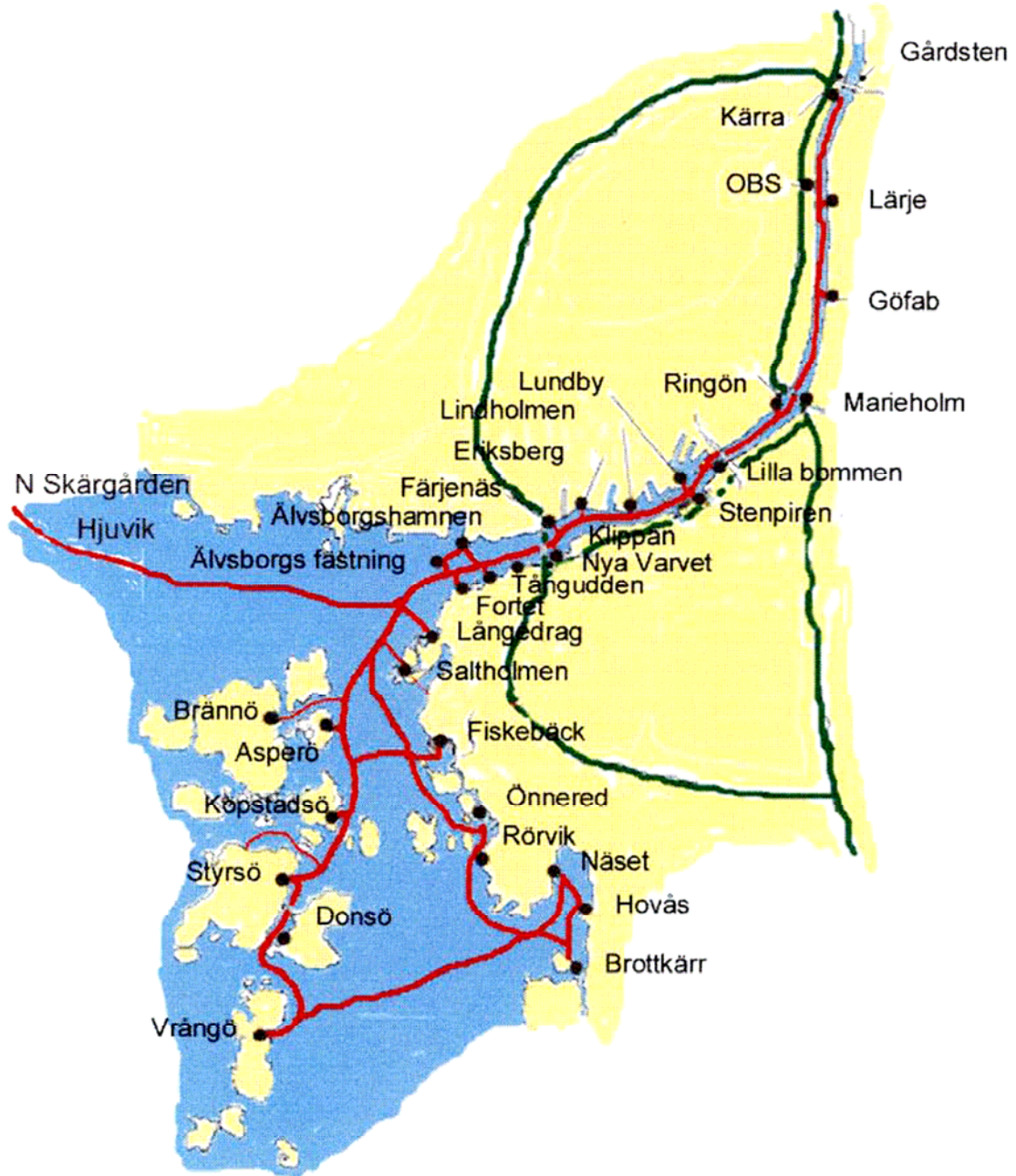
☐ JAG VILL VARA ANONYM.

# DEMOKRATI

MED MEDBORGARKRAFTEN SOM KÄRNA  
I SAMVERKAN MELLAN FOLKVALDA OCH GRÄSRÖTTER.



# FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG FULLT UTBYGGT FÄRJESYSTEM



Med bilderna + utredningarna som bakgrund utarbetades en rapport. Se separat fil.

Till Byggnadsnämnden

## RAPPORT 1:A

INFÖR SAMRÅDET AVSEENDE  
DETALJERAD ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR SALTHOLMEN-LÅNGEDRAG

### SAMMANFATTNING

#### EN LEVANDE SKÄRGÅRD och ETT LEVANDE ÄLVSBORG

Medborgarkraften i Älvsborg har under två års tid arbetat med planen. Ett mycket stort antal personer grupperade i arbetsgrupper, sektioner och samrådsgrupper har deltagit i arbetet. Bara inom planområdet uppskattas deltagarna vara fler än 200st.

Området är av riksintresse och har många värden som är betydelsefulla. En mängd intressen har medfört att området blivit för hårt belastat, vilket motiverar en detaljerad översiktsplanering. Många anser att den allt intensivare biltrafiken som drabbar både Älvsborg och Skärgården kommer att medföra en ohållbar situation och att lösningen är att åtgärda ett par företeelser. Vi är av den mening att varken flyttning av terminalen, som många Älvsborgsbor kräver, eller fler p-platser på Saltholmen, som många skärgårdsbor m fl önskar, är lösningen för att återskapa balansen. Lösningen är interaktiv planering.

Medborgarkraften i Älvsborg arbetar för långsiktigt hållbara lösningar och för samsyn i ett antal frågeställningar. Vi söker möjliga utvecklingsvägar och försöker att synliggöra dessa. Vi ger nu ansvariga politiker möjligheter att agera. Vi vet att problemen inte omgående kan lösas utan stegvis i form av en process. Vi förväntar oss att Byggnadsnämnden tar del av rapporten och behandlar den på ett sätt så att vi kan få ett klart besked om politikernas ställningstagande, dvs ett kvitto på vårt arbete och klarhet i hur vi i samverkan skall gå vidare i nästa steg för att en praktisk lösning av de akuta problemen skall kunna genomföras inom rimlig tid. Vi vädjar om att kommunen genom att påbörja erforderliga åtgärder visar sin vilja att arbeta för invånarnas intresse.

Denna rapport är redigerad av Ingvar Carmander tel 690892 och Arne Person tel 291893

MEDBORGARKRAFTEN I ÄLVSBORG

Styrgruppen i maj 2000

*Per Petersson*  
*Kersti Kallberg*  
*Ingvar Carmander*  
*Arne Person*  
*Anna Claesson*  
*Per Larsson*  
*Helge Wengren*  
*Per Mattsson*  
*Patrik Björklund*  
*Ulf Sjöberg*

#### MEDVERKANDE

Förutom medborgarkraftens styrgrupp, arbetsgrupper och sektioner. 8st samrådsgrupper. Representerande de boende i området + enskilda. Föreningar: Älvsborgs Egghemsförening. Fiskebäcks Egghemsförening. Västerträffen. Långedragets Kulturförening. Saltholmens tennisklubb. Vassingsöns Bryggförening. Ångholmens Samfällighetsförening. Långedragets Segelsällskap. Roddföreningen. Kanotföreningen Kallbadhusets vänner. GKSS. Saltholmens båtägareförening. Referensgruppen Kvinnor i Älvsborg. Företagareföreningen södra skärgården. Hembygdsföreningen södra skärgården.