

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK TILL OCH FRÅN SÖDRA SKÄRGÅRDEN

**UTREDNING FÖRANLEDD AV
PÅGÅENDE DETALJERADE ÖVERSIKTSPLANERING FÖR**

SALTHOLMEN – LÅNGEDRAG

INITIATIV OCH GENOMFÖRANDE

FÖRENINGAR I ÄLVSBERG

REFERENSGRUPP I KOMMUNENS PLANERINGSARBETE.

**EN KOMPLETTERING AV PLANERINGSUNDERLAGET
OCH DIALOG MED DE BOENDE I SKÄRGÅRDEN
OM KOMMUNIKATIONERNA MED FASTLANDET
MED BILDEN SOM MEDIUM.**

**DENNA UTREDNING HAR FÖREGÅTT AV
EN INTERVJUUNDERSÖKNING, UTFÖRD AV
STUDENTER VID GÖTEBORGS UNIVERSITET
SAMT ETT ANTAL MÖTEN MED FÖRENINGAR PÅ ÖARNA
PÅ INITIATIV AV FÖRENINGAR I ÄLVSBERG RESPEKTIVE
ÄLVSBERGS EGNAHEMSFÖRENING.**

FÖRENINGAR I ÄLVSBERG

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?

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG UNDERKASTELSE BILD NR 1



Kommunfullmäktige har bestämt att personterminalen skall ligga på Saltholmen. Södra skärgården skall vara en levande självförsörjande skärgård utan bilar. Skärgårdsborna accepterar beslutet och avser 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 öbarna reserveras på Saltholmen parkeringsplatser för båt- och fritidsfolket samt för verksamheterna där i överensstämmelse med den fördjupade översiktsplanens intentioner. Hyran för p-platserna marknadsanpassas. Vid nyproduktion av bostäder på önarna ställs krav på ordnad parkering på annat ställe än Saltholmen. 30km hastighetsbegränsning från Grissängsmotet 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

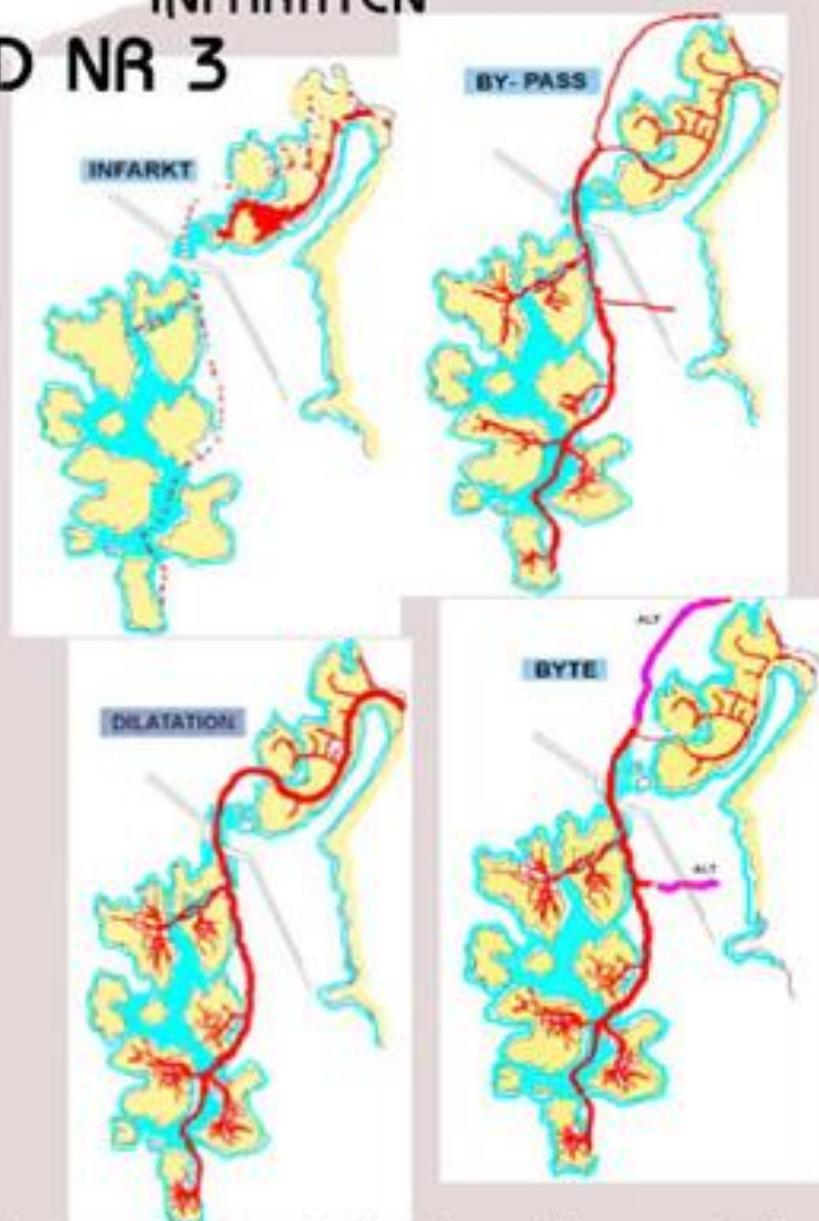


Göteborgarna har genom sina politiker bestämt att personterminalen skall ligga på Saltsjöbaden. Ett f.d. omtvunnet utflyktsmål för Göteborgarna, som nu inte har något som inte kan ligga någon annarszans. Beslutet innebär i princip att Sturså övertar planeringen av Saltsjöbaden och markytan kringliggande för parkeringsändamål inom hela Saltsjöbaden - Långedragssområdet. För att trafiken skall bli rationell förslags godsterminalen till Saltsjöbaden. Småbåtshamnarna, borden och verksamheterna ovedslas för att ge plats för den nya terminalanläggningen med tillhörande biluppsättningar. Omsorgsfull planering av parkeringsytorna förutsätts. Om möjligt bevaras en del av parken. Oljekisterner och godsutsläpp förslags så att de inte blir störande för omgivningen. Om p-platserna inte räcker till på Saltsjöbaden, även om bergumsgarage byggs, måste ytterligare utfyllnader ske samt den outnyttjade marken vid inne Hinsholmskilen ställas i ordning för parkering. Det är angeläget att med bil på kort tid kunna nå Västerleden. Därför måste såväl Saltsjöbadensgatan som Torgny Segerstedtsgatan breddas.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

INFARKTEN

BILD NR 3



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

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG PERSON- OCH GODSTERMINAL VID KLIPPAN

BILD NR 5



Närheten till kollektiva transportmedel och trafiklederna gör området intressant för en terminalanläggning för skärgårds-
traffiken. De befintliga kajanläggningarna och den för terminal-
anläggning passande miljön med utrymme för biluppställning
försäkras denna inräkning. En analys, av de utredningar
som anger att området inte kan inrymma en skärgårds-
terminal måste ske, med konsekvenserna beskrivna. Den
föreslagna gång- och cykelförbindelsen från City utmed södra
Åvstranden via Långedrog till Fiskebäck är angelägen. Vid
utformningen av terminalanläggningen bör detta beaktas.

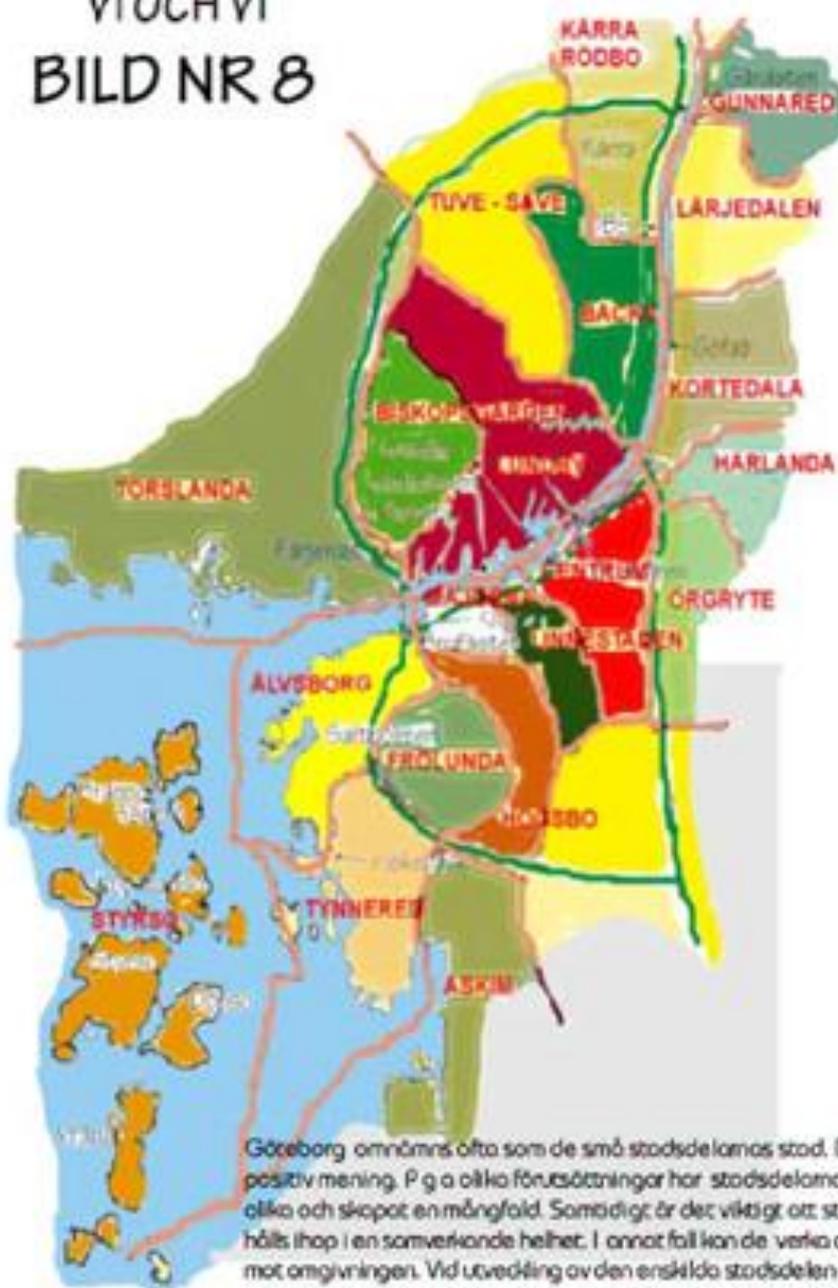
FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG Ö-EXPLOATERING

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 utvecklets 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 skärgårdsstrafiken 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 ölsstranden försas varor till hela världen. Från kulturcentret vid Rödastenen 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 största färjorna till skärgården, City, Gårdsten och Surte, Cityfärjorna över älven, kanalbåtarna till Drottningtorget, Liseberg, Bodö teatern och marknaden vid Bellevue. Göteborgs läge vid vattnet utnyttjas. Vid hållplatserna ordnas biluppställningar efter behov (ev. p-platser). Spedelt för Göteborg designade färjor byggs. Göteborgs båtvarv och rederieröring för en renässans.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG BILFÄRJOR TILL FASTLANDET BILD NR 10



En levande sjähförsörjande skärgård måste bli så oberoende som möjligt av Göteborg. Den får inte byggas in 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 Gröstängsmatet 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



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 från 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.

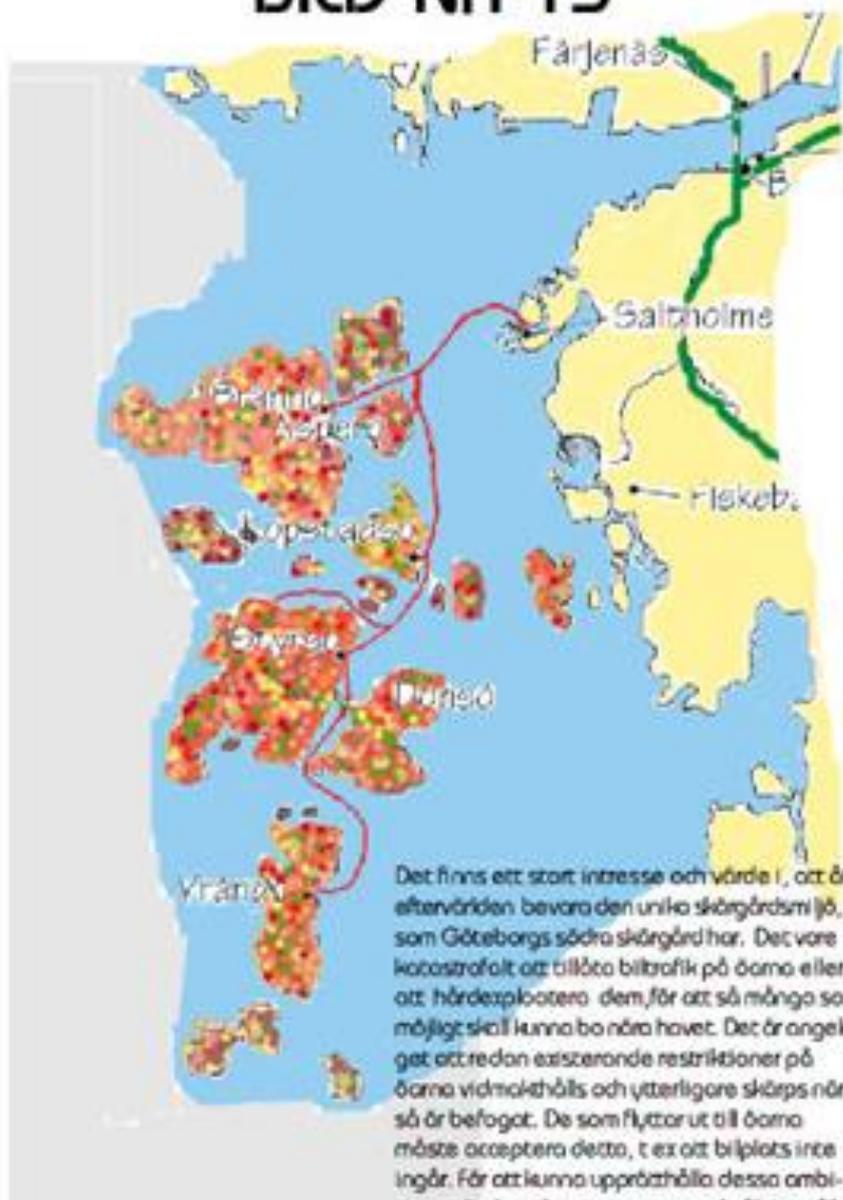
FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG FÄRJEPOOLER - OCH BILPOOLER

BILD NR 12



För en effektivare trafik med fastlandet går öarna 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 samselsättningen på öarna. I samförstånd med övriga stadsdelar utmed kusten bestäms anläggningarna och bilpoolernas lägen och utformning. Tillgängligheten för tillgång till poolerna. Genom samarbete dem emellan kan ett mycket effektivt trafiksystem utvecklas och en levande skärgård upprätt hållas.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG SKÄRGÅRDSIDYLLEN BILD NR 13



Det finns ett stort intresse och värde i, att de 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-platser inte expanderar.

FRAMTIDENS FÄRJETRAFIK I GÖTEBORG

ENTREPRENÖRERNA

BILD NR 14



Kanalen mellan Lilla bommen och Brunnsparken överskålls. En intensivfärjetrafik 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 Styrö finns säkert den entreprenöranda 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.

DEMOKRATI

MED MEDBORGARKRAFTEN SOM KÄRNA
I SAMVERKAN MELLAN FOLKVALDA OCH GRÄSRÖTTER.

