



## SSIS yttrande över Översiktsplan för Göteborg, samrådshandling dec 2018

SSIS, Södra skärgården i samverkan, överlämnar härmed sina synpunkter på Översiktsplan för Göteborg, samrådshandling december 2018.

SSIS är en ideell förening som i sin tur har föreningar och organisationer i Södra Skärgården som medlemmar och verkar för en livskraftig skärgård. SSIS tar upp frågor som är gemensamma för alla året runt bebodda öar i Södra skärgården och vill verka som ett centrum inom skärgården för diskussioner runt en hållbar utveckling.

### Inledning

Det är med stort intresse som vi har tagit del av förslaget till översiktsplan för Göteborg. Översiktsplanen är ur många synpunkter välgjord och tar upp diskussionen Göteborgs möjligheter till hållbar utveckling med nutida och giltiga perspektiv. Diskussionerna om den täta och nära staden ligger sålunda i tiden och följer internationella målsättningar och metoder.

Problemet ur skärgårdsperspektiv är att det framstår väldigt klart att resonemangen runt stadens utveckling inte helt inkluderar skärgårdens befolkning och dess förhållanden. Det gör att översiktsplanen som den framlagts, inte framstår som hela stadens plan, som ju är vad den skall vara. Den barriär som havet utgör, som egentligen aldrig behandlas i planen, gör glesbygden Södra skärgården till ett bihang i denna plan.

Våra synpunkter koncentreras kring denna uppenbara brist i planen och vi hoppas att vi därigenom kan göra planen mer inklusiv.

### Södra skärgården som en del av Göteborg

Göteborgs södra skärgård är ett förhållande stort område inom stadens yta men utgör ungefär en procent av stadens befolkning. Ur den senare synpunkten är det kanske möjligt att förstå den brist på kunskap om och insyn i skärgårdsöarnas särskilda problem som präglar planen. Istället står det *“Södra skärgården har karaktär av landsbygd genom sin begränsade tillgänglighet till fastlandet. Här finns goda boendemiljöer med småskalig bebyggelse med i huvudsak småhus och samhällsservice.”*

Länsstyrelsen betraktar Södra skärgården som en glesbygd med de problem som glesbygder i Sverige normalt har med åldrande befolkning, vikande serviceunderlag, specifika svårigheter för transport och service, mm. Även om en sådan utveckling endast drabbar en procent av stadens befolkning, en procent som dessutom i planen utmålas som välmående, så borde sådana specifika problem som uppstår i ett skärgårdsområde i alla fall belysas och behandlas i stadens områdesplan.



Det nämns i planen att *“Göteborgs stad deltar i ett projekt om mellankommunal kustzonsplanering under Göteborgsregionens ledning. Projektet syftar till att ta fram en gemensam strukturbild för kustzonen från Uddevalla i norr till Kungsbacka i söder. Resultatet kommer att arbetas in i översiktsplanen när det börjar bli klart”*. Här får man, utan att det beskrivs på något sätt, en känsla av att denna del av staden är en kustzon och ska planeras utifrån det, i relation till övriga kustzoner, inte som en del av staden Göteborg.

Ändå nämns skärgården, tillsammans med kustbandet som *“en viktig resurs för såväl boende i Göteborg och angränsande kommuner som för turister och andra besökande. Här finns bad, friluftsområden, värdefulla natur- och kulturmiljöer samt hamnar för framförallt småbåtar men även för fraktfartyg, fiske och färjeterminaler”*. Antalet besökande under ett år till södra skärgården är cirka 1 miljon, alltså dubbelt så mycket som Göteborgs befolkning. Vi kan av planens sätt att presentera skärgården dra slutsatsen att dess betydelse som del av staden är i första hand som tillgång för övriga att besöka och utnyttja.

## Skärgårdens utvecklingspotential

Det finns i översiktsplanen en klar brist på visionär utveckling av skärgårdens unika möjligheter i förhållande till Göteborgs utveckling. Även om man medger skärgårdens möjlighet som fritidsområde för göteborgare och turister så finns det ingen diskussion om hur denna resurs, och dess invånare, ska kunna integreras bättre i stadens struktur.

Det finns i planen en diskussion om barriärer i staden som hindrar en gemensam utveckling. Sådana barriärer kan vara stora kommunikationsleder och även älven. Men havet som effektivt bidrar till att invånarna i skärgården inte på samma sätt som fastlandsboende kan ta del i stadens utveckling, utbud, kulturliv, mm, den barriären nämns inte och diskuteras inte alls.

När kollektivtrafik diskuteras i planen, ett av de bärande utvecklingsinstrumenten, så finns inte ens skärgårdstrafiken med. Nämns båtar så går de över älven, även om detta också helst ska ske med linbana (vilket nu eventuellt ska tas bort) och nya leder av andra slag. Att en stad som ligger vid en älv och vid havet inte undersöker vilka möjligheter de vattenburna transporterna kunde utgöra är en gåta och en allvarlig brist i diskussionen om hur hållbara transporter ska kunna utvecklas. Eldrivna båtar i skärgården som når längre in i staden via älven med ytterligare bryggor/hållplatser både på södra och norra sidan av älven, dessutom på vatten där inga anläggningskostnader utom vid bryggorna skulle behövas, skulle inte det kunna diskuteras som en utveckling av kollektivtrafiken i en plan som har 30 års perspektiv?

Skärgårdens representanter, liksom även representanter för Älvsborg där ju nuvarande huvudterminal för skärgårdstrafiken ligger, påpekar hela tiden att det finns ett behov av fler framtida angröringspunkter utefter älven och då även en utökad båttrafik. Nu har en ytterst måttfull trafik börjat mellan skärgården och centrala staden och det är en utmärkt början. Men det borde i ett sammanhang som en översiktsplan för staden vara en självklarhet att ytterligare se till vilka möjligheter en sådan utveckling kan leda till.

Endast om sammanhanget emellan skärgården och staden i övrigt utvecklas kan man börja tala om likartade villkor för skärgårdens befolkning som för övriga göteborgare.

Ett annat särskilt problem för skärgården som inte behandlas överhuvudtaget är frakttransporterna från Fiskebäcksterminalen till öarna, transporter som dessutom just håller på att förlora sitt statliga stöd. Ingen hållbar social och ekonomisk utveckling kan förutses i skärgården om inte en sådan fråga hanteras och löses.



## Skärgården som fritids- och besöksområde

Resonemanget ovan gäller i hög grad för att utveckla Södra skärgården som område för fritid och som resurs för besöksnäringen. Det finns inget resonemang i planen, till skillnad från en del andra områden som är intressanta ur besöksnäringens synpunkt, hur skärgården ska kunna utveckla sitt mottagande av besökare. Det är som om hav, stränder, klippor och utsikt mot väster räcker. Men besöksnäringarna är några av de huvudsakliga stora möjligheterna för näringslivet i skärgården. Men stadens intresse för att stödja detta och uppmuntra en sådan utveckling är i stort sett obefintlig. Detta är tydligt även i översiktsplanen.

För att skärgården ska kunna ta på sig denna roll så krävs en stabiliserad befolkningsutveckling, en mycket förbättrad basservice på öarna, en utvecklad kollektivtrafik mellan öarna, mellan öarna och fastlandet med flera angoringspunkter samt en integration av denna trafik i en förbättrad kollektivtrafik på fastlandet. En mycket bättre parkeringssituation på fastlandet är också viktig och kan också förbättras med ytterligare angoringspunkter.

Om sambandet mellan staden och skärgården förbättras på alla dessa sätt så skulle skärgårdens möjligheter att utveckla service inom besöksnäringen öka i hög utsträckning. Samtidigt skulle skärgårdsbornas integrering i staden öka påtagligt.

## Ta Södra skärgården ur glesbygdsproblematiken

En solid utveckling av näringslivet i Södra skärgården kan leda till att befolkningsutvecklingen vänder och yngre familjer återigen kan bli intresserade av att flytta till skärgården. En normal befolkningsutveckling utan den nuvarande överrepresentationen av äldre är en viktig kugge i vägen ur glesbygdsproblematiken. Om det också kan leda till att fler bostäder i skärgården återgår till permanentboende, kan skärgården bli mer hållbar i sin utveckling. Genom ökade möjligheter inom besöksnäringen får också skärgården en mer diversifierad näringsutveckling, också det en del av det hållbara utvecklingsperspektivet.

En del av denna utveckling är naturligtvis att kunna erbjuda nya bostäder. Planen säger att *“Södra skärgården skall kunna kompletteras med ny bebyggelse för ökad blandning av bostadsformer och verksamheter”* vilket är alldeles utmärkt. Problemet där kan vara att inte ha planer som tillåter byggande av nya bostäder och verksamheter inom den närmaste tidsperioden. Planen verkar var klar på den punkten när den säger *“Fördjupningsstudier av markanvändningskartorna för Brännö, Styrso och Donsö kommer att omarbetas eller inarbetas i den nya områdesplanen”*.

Samtidigt sägs redan på sidan 6 som en utgångspunkt att *“Övriga (jämfört med ett antal nämnda innan) nu gällande fördjupningar och tillägg är till stora delar antingen genomförda eller på andra sätt inaktuella eller otidsenliga. De bör därför upphävas i samband med att ny kommuntäckande översiktsplan antas. Frågor eller ställningstaganden som fortfarande är aktuella kommer att arbetas in i denna kommunomfattande översiktsplan”*. Det känns därför osäkert om de fördjupningar som är markerade på kartan på Brännö, Styrso och Donsö verkligen kommer att överleva och fortsätta att gälla. Att de eventuellt skulle behövas omarbetas, förbättras, utökas eller annat i samband med den nya översiktsplanen kan vi förstå. Vi är dock angelägna om att de finns kvar och kan utvecklas inom ett kortare perspektiv.



## Vårt förslag

Vi kräver att en ny fördjupad översiktsplan tas fram (inom ramen för den nya översiktsplanen), som utöver bebyggelseutvecklingen på de helårsbebodda öarna i Södra skärgården, även innefattar kommunikationerna, allt ifrån förbindelserna mellan öarna i skärgården, mellan skärgården och kustremsorna från Fiskebäck (för frakttransporterna) via Saltholmen och via kompletterande angoringspunkter/båtterminaler på ömse sidor älven ända in till Stenpiren.

En sådan fördjupad översiktsplan bör även belysa behovet av stöd till utvecklingen av besöksnäringarna lika väl som ett långsiktigt bättre nyttjande av Göteborgs vattenvägar för kompletterande kollektivtrafik med en naturlig sammankoppling mellan älvtrafiken och skärgårdstrafiken.

Mot denna bakgrund accepterar vi inte heller att de nu gällande områdesfördjupningarna avseende Brännö, Donsö och Styrso upphävs före dess att en ny fördjupning omfattande hela Södra Skärgården inklusive dess infrastruktur, d v s vattenvägarna mellan öarna och mellan skärgården och fastlandet, från Fiskebäck och till Stenpiren och på ömse sidor älven, har tagits fram.

Södra Skärgården i april 2019

SSIS, Södra skärgården i samverkan

geno

Gustaf Asplund  
Ordförande SSIS