

Skarp kritik mot Västtrafiks nya plan för båttrafiken

Öborna i Södra skärgården har uppmärksammat stora förändringar i planerna för Skärgårds-trafiken från 2025. Göteborgs-Posten har följt upp öbornas oro i en [serie debattinlägg i april/maj](#) och med ett reportage i tidningen den 12 maj som återges här.

År 2025 är planen att det nya avtalet för skärgårdstrafiken från Saltholmen ska börja gälla. Jan Kaaling och Patrik Gustavsson är mycket kritiska till Västtrafiks nya planer. "Jag blir bara upprörd när jag läser hur de uttrycker sig", säger Patrik.

Märit Alm, 74 år och pensionär, bor i Göteborg och har sommarhus vid Styrso Tången sedan 80-talet. "Jag har inte så bra koll på planerna men jag tycker det är bra så länge det är bra förbindelse till Tången. Jag har ingen cykel eller golfbil, så om sträckan inte trafikeras får jag gå."

Båttrafiken i Södra skärgården ska förändras från grunden. En första skiss avslöjar att rutterna dras om och att vissa öar kommer förlora sin direktfärja. Nu är många öbor rädda för kraftiga försämringar.

– Det blir ingen levande skärgård med så låga ambitioner, säger Jan Kaaling som bott på Styrso i 50 år.

Jan Kaaling, styrsobo sedan 50 år, och Patrik Gustavsson, vars familj bott på Köpstadsö i generationer, står vid kajen vid Styrso Bratten när vi glider in med Silvertärnan.

De är oroliga.

Anledningen är en förstudie från Västtrafik som ska ligga till grund för båttrafiken i Södra skärgården från och med 2025. Jan och Patrik tycker att planen har stora brister men bara små förbättringar. Nu är de rädda att den nya båttrafiken kommer att utarma en redan döende skärgård.

– Förslaget som Västtrafik lägger nu är inte anständigt. Man når inte en levande skärgård med så låga ambitioner, säger Jan Kaaling.

Västtrafiks plan för skärgårdstrafiken

Några av grundbultarna i Västtrafiks förstudie är att båtarna ska drivas med el och förnybara bränslen och att trafiken ska bli mer regelbunden och tätare i pendlingsstider.

Det blir även två förstärkningsbåtar som kan sättas in under till exempel sommaren eller när ett fartyg behöver repareras.

Studien ger inga exakta förslag på nya tidtabeller, men däremot nya rutter. Planen innebär att byten i huvudsak kommer att göras vid Styrso Bratten i stället för som i dag vid Asperö Östra. Och att bland annat öarna Knarrholmen och Stora Förö samt bryggorna Styrso Tången och Brännö Husvik förlorar direktförbindelse med Saltholmen, men kompenseras med fler avgångar.

Förstudien ligger till grund för en upphandling som just nu pågår av båttrafiken i Södra skärgården från 2025.

Rädda för kapacitetsbrist

Jan är pensionerad tjänsteman från stadsledningskontoret där han arbetat med

samhällsutveckling och Patrik driver ett byggföretag. De sitter även i styrelsen för organisationen Södra skärgården i samverkan (SSIS) som bildades 2016.

– Ju mer man studerar den här förstudien ju mer hittar man. Det är grej på grej som inte kommer att fungera, säger Jan Kaaling.

Patrik Gustavsson räknar upp problemen. Kapacitetsbrist, längre restider och fortsatta eller ökade problem för verksamheter och näringsliv på öarna.

– Jag blir bara upprörd när jag läser hur de uttrycker sig. Det är inga rimliga alternativa bytesmöjligheter. Det är rejäla försämringar av förbindelserna inom Södra skärgården för de allra flesta på öarna, säger Patrik Gustavsson.

De tar barnen på Asperö, som ska ta sig till skolan på Styrso, som exempel.

– Det blir enorma restidsförlängningar för nio- och tioåringar. Med de här tureorna kommer föräldrarna på Asperö inte längre låta sina barn gå på skola på Styrso utan de kommer börja inne i stan, säger Jan Kaaling.

De lyfter också att en restaurang som nyligen fått bygglov för att öppna verksamhet på den lilla ön Knarrholmen inte längre kommer att ha någon direktförbindelse med fastlandet.

– Det är klart att investeringen för restaurangägarna kommer att bli bortkastad. Vilket ansvar har samhället för det?

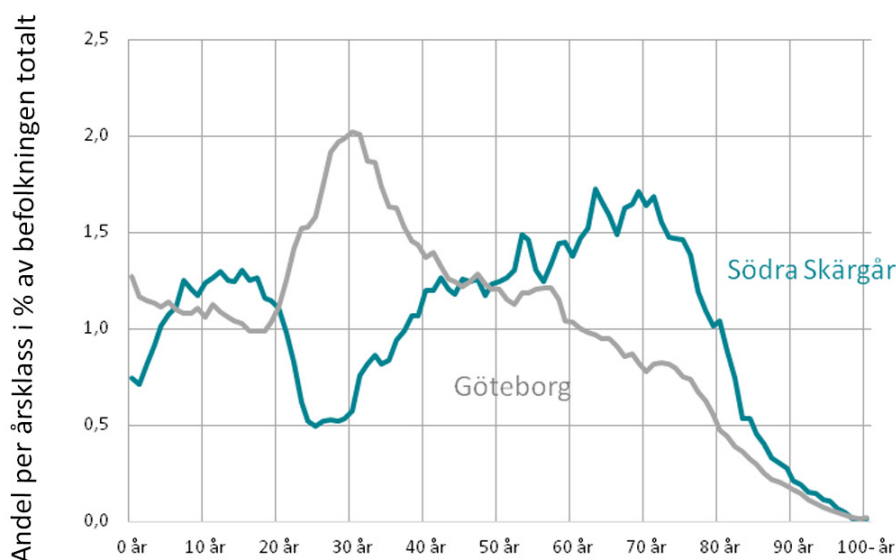
Pensionärerna väntas bli fler

När Styrso kommun blev en del av Göteborgs kommun 1974 skedde flera förändringar som ledde till en positiv befolkningstillväxt på öarna. Men vid millennieskiftet stannade tillväxten av och idag bor cirka 4 700 personer i Södra skärgården. Men befolkningen är äldre än genomsnittet i Göteborg och väntas bli ännu äldre.

Prognosen är att andelen personer över 65 år kommer att öka med drygt tio procent medan andelen ungdomar minskar lika mycket.

Det är detta som oroar.

Åldersstruktur 2022 i Södra skärgården jämfört med Göteborg



– Alla politiska partier ställer sig bakom devisen att vi ska ha en levande, livskraftig och hållbar skärgård. Men vi hävdar att vi inte har en levande skärgård, vi har en döende skärgård, säger Jan Kaaling och hänvisar till diagrammet som visar de stora skillnaderna i befolkningens ålder..

– Det finns få unga människor i familjebyggande ålder som väljer att etablera sig i Södra skärgården om skärgårdstrafiken inte är tillräckligt bra. Den här frågan är helt avgörande för skärgårdens framtid, men Västtrafik och Göteborgs stad är passiva.

Ni tror inte att den åldrande trenden även kan bero på annat, som höga huspriser?

– Nej, det är fortfarande relativt billigt att bo här ute. Tänk dig tankeexperimentet om vi hade buntat ihop södra skärgården och fäst den vid Långedrag. Då hade vi inte haft så många sommarboende och huspriserna hade ju varit avsevärt mycket högre.

”Låter krångligt”

Ett stenkast från kajen ligger en nybyggd lekplats. Linnea Östlund, 34 år, som bor på Donsö och pendlar in till stan där hon jobbar som copywriter, är där med dottern Ester. Hon är inte så insatt i de nya planerna, men har reagerat på att Bratten skulle bli det nya navet.

– Det låter otroligt onödigt och krångligt. Det gäller nog för alla öar, säger hon.

Hur mycket tror du att båttrafiken påverkar barnfamiljer som funderar på att flytta ut i skärgården?

– Åh, det tror jag mer beror på priserna. Vill man flytta ut så är man beredd på att det är lite krångligt.

Funkar det att pendla här tycker du?

– Ja absolut. Det gäller bara att tajma båten.

Lite längre in på ön utanför Coop möter vi Agnetha Carling, 63 år, och Jerry Carling, 65 år. De bor vid Styrso Bratten som alltså ska bli den nya bytespunkten i skärgården, men de är ändå skeptiska.

– Det blir katastrof, tänker jag. För min personliga del spelar inte så stor roll för jag bor ju vid Bratten, men för alla andra, säger Agnetha.

– Det är en bränslebesparing de tittar på, tror jag. För det är en jättenackdel för skärgården och alla som tittar på att flytta hit, säger Jerry.

Många inblandade i Västtrafiks förstudie

Eva Lindh är verksamhetschef för trafik och samhällsutveckling på Västtrafik och har även varit ordförande i styrgruppen för förstudien. Hon är inte lika orolig för framtiden.

– Vår ambition med förstudien är såklart att förbättra för dem som bor i Skärgården, vi satsar exempelvis på ytterligare en snabbfärja för att underlätta arbetspendlingen från öarna.

– Sen handlar det också om att vi gör en omställning till el. Här behöver vi få till laddning mellan turerna och det kräver vissa förändringar i trafiken för att det ska fungera. Men allt är inte skrivet i sten och att det går att ändra.

Eva Lindh är verksamhetschef för trafik och samhällsutveckling på Västtrafik och den som lett arbetet med förstudien för båttrafiken i Södra skärgården. Hon berättar att förstudien är ett

gediget arbete som tagits fram i dialog med Göteborgs stad, skolor och organisationen Södra skärgården i samverkan och Styröbolaget som kör trafiken i dag. Även Ö-dialogen, som består av politiker och representanter för Skärgården, har fått lämna synpunkter.

Eva Lindh håller med om att kapaciteten är en knäckfråga. Men att det nya förslaget skulle döda skärgården tror hon inte.

– Oavsett vilken förstudie vi gör för trafik så tittar vi alltid på hur det ser ut när det gäller exempelvis utbyggnadsplaner, och hur det påverkar trafiken. Även turismen och det ökande resandet på sommaren har vi med oss i det här fallet.

– Man får ju också hålla i minnet att vi har en hel region som vi ska trafikförsörja, så vi behöver ju vara varsamma med hur vi använder våra skattemedel.

Ser ingen möjlighet till tillköp

Skärgårdstrafiken finansieras precis som övrig kollektivtrafik i Västra Götaland ungefär till hälften av skatt och till hälften av biljettpriser. Kommunerna kan gå in och göra så kallade tillköp om de önskar något särskilt som Västtrafik inte anser ingår i deras uppdrag. Till exempel betalar Göteborgs stad extra för gratisfärjan mellan Stenpiren och Älvstranden, men till skärgårdstrafiken har kommunen inte skjutit till några pengar.

Joakim Larsson (MP) är ordförande för samhällsbyggnadsnämnden som ansvarar för infrastruktur. Han bedömer inte att möjligheten till tillköp finns idag.

– Det är klart vi vill ha en levande skärgård och det finns många goda argument till varför man ska göra tillköp. Men just nu finns det inte möjlighet till det. Min nämnd går 130 miljoner back som vi ska försöka lösa den närmaste tiden, säger han.

Precis som skärgårdsborna önskar staden bättre förbindelser och har bland annat legat på Västtrafik för att få till fler turer mellan Skärgården och Stenpiren, men inte fått gehör, berättar han.

Frågan om tillköp för skärgårdstrafiken har även varit uppe för diskussion.

– Om vi skulle göra något tillköp så har vi ändå kollat av med Västtrafik att det är möjligt att göra även under avtalsperioden. Men det är klart det kommer att kosta tiotals miljoner per år. Så jag kan inte lova någonting.

På kajen vid Styrö Bratten trängs golfbilar och flakmoppar. Jan Kaaling och Patrik Gustavsson hälsar på förbipasserande som hejar på deras kamp för öarna.

– Den enda infrastruktur vi har är båttrafiken. Det går inte att ta taxi eller ringa en vän om man inte kommer med båten. Det är lätt att sitta i stan och tycka om de här frågorna, men skärgården är så komplex, säger Patrik Gustavsson.

LÄS OCKSÅ: [De har köat till parkering på Saltholmen i över 20 år](#)

LÄS OCKSÅ: [Buskörning splittrar Styrö: "Idyllen är förstörd"](#)

LÄS OCKSÅ: [Guide: Göteborgs härligaste restaurangmiljöer](#)

Göteborgs-Posten 12 maj 2023, text Magdalena Rosen