

Resmöjligheterna till, från och inom Södra skärgården är förstas avgörande för valet av bosättning för unga människor i familjebildande åldrar, skriver Jan Kaaling och Gustaf Asplund.

Om skärgården ska fortsätta leva måste fler färjeturer sättas in

Göteborgs politiker har sedan länge ställt sig bakom ambitionen att vi ska ha en levande skärgård. Men med tanke på hur få färjeturer som går till öarna i Södra skärgården i dag, kan vi konstatera att man snarare låter Skärgården dö, skriver Jan Kaaling och Gustaf Asplund, Södra Skärgården i Samverkan.

Just nu håller Västtrafik på att ta fram ett upphandlingsunderlag för regionens kollektivtrafik. Avtalsperioden ska gälla 2025-2040. Västra Götalandsregionen, VGR, är ansvarig för regionens kollektivtrafik.

I Södra skärgården utgör kollektivtrafiken den enda infrastrukturen som står till buds för Skärgårdens boende och verksamma. Skärgårdstrafiken är alltså även Skärgårdens ”väg över vatten”. Några andra resealternativ finns inte i praktiken.

Göteborgs stad är ansvarig för den lokala fysiska infrastrukturen inom sitt geografiska område. Det innebär att staden har att svara för att det finns en allmän tillgänglighet till de fastigheter man detaljplanerat och givit bygglov för. Färjetrafiken i Göteborgs södra skärgård är alltså ett delat ansvar mellan VGR och Göteborgs stad. Göteborg har politiskt i årtionden ställt sig bakom målet ”en levande skärgård”. Vi konstaterar att Göteborgs stad inte lever upp till sin del av detta ansvar.

Snarare döende

Demografiska fakta visar att Södra skärgården snarare är döende än levande. Befolkningstillväxten har sedan sekelskiftet nästan helt avstannat samtidigt som övriga Göteborg haft en rekordartad ökningstakt.

Befolkningens ålderssammansättning har under samma tid förvandlat skärgården till ”kommunens ålderdomshem” jämfört med alla andra jämförbara områden i Göteborg. Jämfört med Göteborgs genomsnitt har Skärgården dubbelt så stor andel 70-åringar och samtidigt bara en fjärdedel av 30-åringarna.

Södra skärgården befinner sig alltså i en glesbygdslignande negativ utvecklingsspiral sedan år 2000. Innan dess växte och utvecklades Skärgården. Göteborgs stad måste fråga sig; vilka är orsakerna till de senaste årens negativa trend och vad måste göras för att vända den?

Resmöjligheterna till, från och inom Södra skärgården är förstas avgörande för valet av bosättning för unga människor i familjebildande åldrar. I dag har vi till exempel turer in från Styrso Bratten 7.00, 8.01 och 9.05. Det är förstas inte attraktivt för unga människor som kan tänka sig att bosätta sig i Skärgården och pendla till fastlandet för arbete eller studier, särskilt inte om de jämför med andra områden i kommunen där turer ofta går var tionde minut och alternativa resmöjligheter som bil och cykel också står till buds. Denna utveckling får flera konsekvenser. Helårsboendet riskerar att minska och delårsboendet att öka, elevunderlaget för förskolor och skolor att sjunka och kraven på äldreomsorg att öka. Basen för kommersiella

verksamheter utanför turistsäsongen riskerar att försvagas, vilket kan medföra sämre utbud även under turistsäsongen.

Göteborgs stad bör i samtal med Västtrafik driva på för en bättre turtäthet i skärgårdstrafiken. Målet bör vara turer i princip varje halvtimma under högrafiktid och en tur per timma under lågrafiktid. Då skulle man visa allvar med målet om en "levandeskärgård".

Alternativet för staden är att göra så kallade tillköp, motsvarande det man gör vad gäller delar av Älvtrafiken, i syfte att säkerställa en sådan infrastruktur som krävs för att skärgårdens bostäder och verksamheter ska kunna användas för sitt avsedda ändamål.

Strategisk bytespunkt

Vi vill också peka på några direkta feltänk i Västtrafiks förslag till upphandlingsunderlag för skärgårdstrafiken:

– Asperö Östra brygga måste i motsats till förslaget behållas för vissa turer från Brännö Rödsten och Asperö Norra för byten till/från öarna längre söderut i skärgården. Asperö Östra är en strategisk bytespunkt. Utan den bytesmöjligheten splittras Skärgården i två delar med negativ påverkan för både bofasta och turister. Många skolbarn från Asperö och Brännö torde då välja skolgång på mellan- och högstadiet på fastlandet i stället för på Styrso och den vuxna befolkningen få svårare att nå vårdcentralen, mödravårdscentralen och folktandvården på Styrso Bratten.

– Stora Förö och Knarrholmen måste kunna nå direkt från Saltholmen. Västtrafiks förslag att den förbindelsen ska ersättas med bytesmöjlighet via Styrso Bratten leder till en orimlig restidsförlängning och skulle bli ett dråpslag för den uppskattade restaurangen på Knarrholmen. Samhället kan inte i ena stunden ge lov för en sådan investering för att i nästa stund dra undan mattan för verksamheten!

2023-04-17

Gustaf Asplund, ordförande SSIS, Södra Skärgården i Samverkan

Jan Kaaling, vice ordförande SSIS, Södra Skärgården i Samverkan

Inlagan är publicerad i Göteborgs-Posten 2023-04-19



En enhet i Södra skärgårdens livlina med land • Jan Kaaling