

# Skärgårdstrafiken diskuteras

Tre debattartiklar införda i Göteborgs-Posten i april/maj 2023

\* \* \* \* \*

**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 i Göteborgs-Posten 19 april.**

## 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 turerna 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 halvtimme 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 nås 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*

# Vår ambition är att skapa bra förutsättningar för ö-pendlarna

**Replik i Göteborgs-Posten 27 april av Eva Lindh, Västtrafik på "Om skärgården ska fortsätta leva måste fler färjeturer sättas in" den 19 april**

Västtrafik står bakom ambitionen att ha en levande södra skärgård i Göteborg. I vår kommande utveckling av färjetrafiken ska vi satsa på goda resmöjligheter både mellan öarna och till fastlandet, skriver Eva Lindh, chef för trafik- och samhällsutveckling på Västtrafik.

När vi utvecklar kollektivtrafiken i södra skärgården i Göteborg är vår ambition att skapa bra förutsättningar för de som pendlar till fastlandet men också goda resmöjligheter mellan öarna. Det blir också fler snabbfärjor och mer regelbundna turer.

Vi befinner oss just nu i ett tidigt skede av en upphandling av trafiken. I en förstudie inför upphandlingen har vi grundligt studerat förutsättningarna och haft dialog med lokala föreningar, lokala verksamheter och Göteborg Stad. I förstudien har vi landat i följande inriktning för trafiken:

- Omställning till eldrift.
- Fler resmöjligheter inom södra skärgården dagtid, kvällar och helger för arbetsresor, serviceresor och fritidsresor genom bättre samplanering och passning av linjer.
- Bättre anpassning till skoltiderna och fler turer att välja mellan för hemresa från skolan.
- Samtliga turer i stråket Vrångö-Donsö-Styrsö-Saltholmen körs med snabbfärja.
- Bastidtabell året runt så att resmöjligheterna för arbetspendling förblir desamma även under sommaren.
- Tydligare och enklare tidtabeller och linjesträckningar.

För att kunna uppnå detta behöver trafiken förändras. Det gäller framförallt avgångstider, men i vissa fall även förändrade resvägar beroende på vilka turer resenären reser med i dag. Trafiken till Knarrholmen och Stora Förö får med det nya förslaget trafik på vardagar hela året runt.

Vad gäller Asperö Östra är vår inriktning att färjeläget fortsätter trafikeras med ungefär samma antal turer som i dag, men färjeläget blir inte samma bytespunkt som i dag. Det föreslagna trafikupplägget som är framtaget kommer säkerställa goda bytesmöjligheter för resor inom skärgården på andra sätt.

Trafiken till Knarrholmen och Stora Förö får med det nya förslaget trafik på vardagar hela året runt. Basutbudet utgörs då av resa med byte vid Styrsö Bratten. Ett upplägg som byggs på med fler turer på sommaren när resandet ökar.

Sammantaget innebär den föreslagna trafiken en bra tillgänglighet med snabba pendlingsresor till fastlandet och goda resmöjligheter inom skärgården. När vi har ett nytt avtal på plats med en trafikoperatör kommer detaljerna i upplägget att ses över inför trafikstarten 2025.

Eva Lindh, chef trafik- och samhällsutveckling, Västtrafik

# Ni förstår inte vad ”en levande skärgård” kräver!

**Slutreplik i Göteborgs-Posten 11 maj av Gustaf Asplund och Jan Kaaling angående den ändrade planeringen för skärgårdstrafiken.**

Skärgården är ett av regionens och kommunens viktigaste dragplåster när det gäller besöksnäringen. Det kräver ett befolkningsunderlag året runt som kan hålla butiker, näringsställen med mera levande även under lågsäsong, skriver debattörerna.

Att Västtrafik nu föreslår en nedläggning av Asperö Östra som bytesplats mellan Brännö/Asperö respektive övriga öar i Södra Skärgården är förödande för skärgårdens offentliga verksamheter, skriver Gustaf Asplund och Jan Kaaling.

[19/4 Om skärgården ska fortsätta leva behöver fler färjeturer sättas in](#)  
[27/5 Vår ambition är att skapa bra förutsättningar för ö-pendlarna](#)  
[11/5 slutreplik Ni förstår inte vad ”en levande skärgård” kräver!](#)

**Västtrafik har replikerat** på vår debattartikel om skärgårdstrafiken. Vi har väntat på att även Göteborgs Stad skulle redovisa sin syn, då udden i vår artikel var riktad mot Staden.

Västtrafik säger sig stå bakom ambitionen om ”en levande skärgård”. Varför då inte visa det i praktisk handling? Det upphandlingsunderlag som sätter ramen för de kommande 15 årens skärgårdstrafik med en i princip oförändrad resursinsats kommer inte att bidra inte till en mer levande skärgård. Skärgårdsbefolkningens ålderssammansättning med en allt för stor andel 65+ åringar och en orimligt liten andel 25-35 åringar leder inte till en naturlig befolknings-tillväxt (födda minus döda) under de närmaste årtiondena. Den utvecklingen kan endast vändas om det så kallade flyttnettot (inflyttade minus utflyttade) blir positivt. Skärgårds- trafikens omfattning är därmed avgörande för Skärgårdens framtid. Det är den faktor som har störst betydelse för unga människors beslut att eventuellt bosätta sig i Skärgården.

## **Det viktigaste dragplåstret**

Skärgårdens negativa befolkningsutveckling berör även alla delårsboende och besökande. Skärgården är ett av regionens och kommunens viktigaste dragplåster när det gäller besöksnäringen. Det kräver ett befolkningsunderlag året runt som kan hålla butiker, näringsställen med mera levande även under lågsäsong. De har redan nu svårt att hålla näsan över vattenytan under den perioden. Med ett allt svagare befolkningsunderlag försämras förutsättningarna successivt. Skärgårdens näringsidkare är beroende av soliga sommarmånader för att få verksamheten att gå runt. Klarar de inte att hålla sig vid liv under lågsäsong så kan de inte leverera under högsäsong. Skulle det medverka till en levande skärgård?

Skärgårdens befolkningsutveckling kommer också att inverka negativt på den offentliga verksamheten. Sjunkande barnandelar urholkar underlaget till exempel för skolorna. Hur påverkas skolans möjligheter att bibehålla ettåriga klasser av ett sviktande elevunderlag? En allt högre andel äldre kommer att ställa ökande krav på skärgårdens sjukvård och äldreomsorg. Att Västtrafik nu föreslår en nedläggning av Asperö Östra som bytesplats mellan Brännö/Asperö respektive övriga öar i Södra Skärgården är förödande för Skärgårdens offentliga verksamheter. Västtrafik visar med sitt förslag att man inte i grunden förstår det man säger sig stå bakom; behovet av en Levande Södra Skärgården.

Skärgårdstrafiken måste ha högst halvtimmesfrekvens under högtrafiktid och entimmesfrekvens under lågtrafiktid. Detta krav understiger klart de förbindelser som andra jämförbara områden i Göteborg har och kan därför inte anses oskäligt. Att åstadkomma det

vore ett sätt för VGR/Västrafik och Göteborgs Stad att visa att man faktiskt menar allvar med sina ambitioner med en "Levande skärgård".

*Gustaf Asplund, ordförande SSIS, Södra Skärgården i samverkan  
Jan Kaaling, vice ordförande SSIS, Södra Skärgården i samverkan*



*Träpiren på 1950-talet*