

ÖLIV OCH FASTLANDSTRANSPORTER

En studie i skärgårdsbors relation till bilen och dess alternativ



Foto: Maja Sallander



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

MAJA SALLANDER

C-opsats i kulturgeografi
fördjupningskurs med inriktning
mot samhällsplanering
Vårterminen 2014.

FÖRORD

Denna uppsats är skriven som en C-uppsats i kursen ”Kulturgeografi Fördjupning” vid Göteborgs Universitet. Ämnet för uppsatsen är utformat i samråd med Annelie Kjellberg (trafikplanerare vid Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad och projektledare för projektet ”Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården”), Björn Wadefalk (stadsutvecklare på Stadsdelsförvaltningen i Västra Göteborg och medverkande i ovan nämnda projekt) och min handledare Jerry Olsson (doktor och lektor vid Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Avdelningen för Kulturgeografi vid Göteborgs Universitet). Uppsatsen kan förhoppningsvis fungera som ett kunskapsunderlag för projektet ”Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården” som Göteborgs stad för närvarande arbetar med.

Tack Annelie Kjellberg och Björn Wadefalk för att ni öppnade för mig att få ta del av ert projekt, ert material och för att ni visat intresse för mitt arbete. Tack Jerry Olsson för många värdefulla synpunkter, insikter, tips och råd. Tack även till min familj som korrekturläst och stöttat mig längs vägen. Ett stort tack också till alla er som låtit er bli intervjuade för denna uppsats. Ni har delat med er av något mycket personligt och utan er hade jag inte haft något nytt att komma med alls.

Med vänlig hälsning
Maja Sallander
Student i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet
Köpstadsö den 13 augusti 2014

SAMMANFATTNING

Transporter är en vital del av dagens samhälle. Förväntningarna på hög rörlighet är stor och vår ekonomi och våra sociala nätverk är uppbyggda därefter. Det medför dock även många problem. Dominansen av snabba, motoriserade fordon (främst bilar) skapar tydliga barriärer i samhället och staden. Allt snabbare transporter möjliggör att samhället breder ut sig över allt större ytor och i förlängningen har vi inte tjänat särskilt mycket på de snabbare transporterna. Planerare kan arbeta för att göra ett bilfritt liv enkelt. Hållbar rörlighet kan byggas in i människors omgivning. Detta uppnås bland annat genom att planeringen främjar alternativ till bilen. Att ge plats för kollektiva transportmedel i staden ökar deras marknadsandel medan tillgång till parkering främjar användandet av bilen. Vi behöver även minska behovet av rörlighet.

I Göteborgs södra skärgård finns sex öar som är bebodda året runt. Ingen av öarna tillåter privatbilism på ön. Boendeparkeringar för södra skärgården finns på fastlandet, vid Saltholmen och i Långedrag. På Saltholmen trängs ett flertal aktiviteter med boende och värdefull naturmiljö. Trycket på parkeringsplatser är hårt och trängseln är stor, särskilt sommartid då antalet besökare och tillfälligt boende i skärgården ökar markant. För att inte skapa för stora påfrestningar på natur- och boendemiljö vid Saltholmen och Långedrag önskar planerarna finna fler lösningar än att bara bygga ut antalet parkeringar. Syftet med uppsatsen är att få en ökad förståelse för skärgårdsbornas, närmare bestämt åretruntboende småbarnsföräldrars, relation till bilen och hur de löser transporter i vardagen. Mina frågeställningar handlar om hur skärgårdsborna använder bilar, vilka alternativ som kan minska behovet av bilar och vilka faktorer som motverkar utnyttjandet av dessa alternativ. För denna studie har jag intervjuat sex personer, två boende på Asperö och fyra boende på Köpstadsö. Jag bor själv på Köpstadsö, vilket ger mig en unik inblick och förståelse i ämnet, men naturligtvis också påverkar min analys av resultatet. Detta stämmer överens med min hermeneutiska kunskapssyn. Min kunskapssyn innebär också att jag valt informella djupintervjuer som metod.

En viktig faktor som framkommit i studien är respondenternas resmönster: havsöverfarten skapar en barriär som gör att respondenterna tenderar att kombinera flera ärenden i samma resa för att kunna minska antalet resor. Detta kan alltså främjas för att användandet av andra transportmedel än bil skall bli attraktivt. Respondenternas förutsättningar i vardagen och deras emotionella koppling till bilen påverkar deras bilanvändande och deras uppfattningar om alternativen. Två av respondenterna har varken körkort eller bil, medan två använder den egna bilen så gott som dagligen. Alla använder sig av kollektivtrafiken på fastlandet då och då, vissa så gott som varje vardag, andra betydligt mer sällan. Barriärer mot användandet av kollektivtrafiken är opålitliga eller obefintliga avgångar, långa och/eller varierande restider, många byten och långa väntetider, svårigheter att få med sig mycket saker, svårigheter att göra multipla stopp och dåliga förhållanden vid hållplatserna. Barriärer mot bilpooler är höga kostnader, brist på flexibilitet, dålig tillgång till fordon vid vissa tider, bristfällig användarvänlighet och svårigheter att få med sig t.ex. bilbarnstolar. Barriärer mot cykeln som framkommit i studien är bristfällig infrastruktur, dåligt underhåll av fordon och vana. Tillgången till service, t.ex. i form av utlämning av beställda varor och livsmedelsbutiker, behöver förbättras på den egna ön eller lättåtkomligt (gärna med kollektivtrafiken) längs med skärgårdsbornas vardagliga resrutter för att transportbehovet skall minskas. Respondenternas förtroende för stadens politiker och tjänstemän påverkar deras vilja att använda bilen och ta till sig alternativen.

Nyckelord: hållbar rörlighet, öar, transporter, bilanvändande, bilägande, resebeteende, kollektivtrafik, skärgård, Göteborg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	2
SAMMANFATTNING.....	3
1. INLEDNING.....	7
1.1 Studiens kontext.....	7
1.1.1 Inledning.....	7
1.1.2 Området Göteborgs södra skärgård.....	7
1.1.3 Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården.....	11
1.2 Problemformulering.....	12
1.3 Syfte.....	13
1.4 Frågeställningar.....	13
1.5 Centralt begrepp.....	14
1.6 Disposition.....	14
2. METOD.....	15
2.1 Inledning.....	15
2.2 Kunskapssyn.....	15
2.3 Metod och material.....	15
2.4 Metodik och analysförfarande.....	17
2.4.1 Datainsamling.....	17
2.4.2 Respondenternas egenskaper.....	19
2.4.3 Analysmetod.....	19
2.5 Metoddiskussion - förförståelsens betydelse.....	20
2.6 Avgränsning.....	22
2.7 Studiens generaliseringsgrad.....	23
2.8 Alternativa metoder.....	24
3. TEORI.....	25
3.1 Inledning.....	25
3.2 Samhället och transporterna.....	25
3.2.1 Transporterna påverkar samhället, samhället påverkar transporterna.....	25
3.3 Individ och transporterna versus kollektivet och transporterna.....	27
3.3.1 Individens vanor.....	27

3.3.2	Transportmedlens funktionalitet.....	27
3.3.3	Känslomässig anknytning till bilen.....	27
3.3.4	Upplevelser av kollektivtrafiken.....	28
3.3.5	Resans mål påverkar transportmedelsvalet.....	28
3.3.6	Morot och piska – att ändra människors beteenden.....	29
3.4	Vikten av kommunikation.....	29
3.4.1	Förändringar möter motstånd - ibland.....	29
3.4.2	Delaktighet och inflytande.....	30
3.5	Öar och transporter.....	30
4.	ÖLIV OCH FASTLANDSTRANSPORTER.....	32
4.1	Inledning.....	32
4.2	Skärgårdsborna och bilen.....	32
4.2.1	Parkeringar och körkort.....	32
4.2.2	Skärgårdsbornas inställning till körkort och bilägande.....	32
4.2.3	Bil användning i vardagen.....	33
4.2.4	Att förändra sitt bilägande – alternativ till att äga.....	33
4.2.5	Sammanfattning.....	35
4.3	Cykeln, kollektivtrafiken och båten – användarvänlighet och barriärer.....	35
4.3.1	Cykeln.....	35
4.3.2	Kollektivtrafiken – barriärer och fördelar.....	35
4.3.3	Flytta färjeterminalen?.....	38
4.3.4	Sammanfattning.....	39
4.4	Skärgårdslivets särskilda förutsättningar.....	39
4.4.1	Skärgårdsbor och dagligvaror.....	39
4.4.2	Komplexa samband - service, frakt och dötid	40
4.4.3	Sommaren i skärgården – en idyll?.....	42
4.4.4	Sammanfattning.....	43
5.	ANALYS.....	44
5.1	Inledning.....	44
5.2	Analys.....	44
5.2.1	Att bygga in hållbarhet i omgivningarna.....	44
5.2.2	Samverkan mellan olika infrastruktursystem.....	45

5.2.3 Psykologiska faktorer spelar roll.....	46
5.2.4 Relationen mellan öbor och planerare.....	47
6. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE REFLEKTIONER.....	49
6.1 Inledning.....	49
6.2 Slutsatser.....	49
6.3 Reflektioner och förslag till vidare studier.....	50
KÄLLOR.....	53
Skriftliga källor.....	53
Muntliga källor.....	55
BILAGA 1. INTERVJUGUIDE.....	56

FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING

Bild 1. Skärgårdsbåten Silvertärnan har lagt till vid bryggan på Köpstadsö.....	7
Bild 2. Bebodda öar i södra skärgården samt skärgårdsbåtarnas resrutter.....	8
Bild 3. Boendeparkering med fasta parkeringsplatser på Saltholmen.....	11
Bild 4. Södra skärgårdens placering i förhållande till Göteborgs stad.....	22
Bild 5. Bebodda öar i Göteborgs södra skärgård	22
Bild 6. Med expressbussen ”Ö-snabben” kommer resenärerna nära färjeterminalen.....	36
Bild 7. Färjeterminalen på Saltholmen.....	38
Tabell 1. Befolkning och service på helårsbebodda öar i södra skärgården	10

1. INLEDNING

1.1 Studiens kontext

1.1.1 Inledning



Bild 1. Skärgårdsbåten Silvertärnan har lagt till vid bryggan på Köpstadsö. Foto: Maja Sallander

År 2011 flyttade jag och min man till Köpstadsö i Göteborgs södra skärgård. Ön är, liksom övriga öar i skärgården, bilfri. På Köpstadsö tillåts inte heller mopeder eller elbilar (s.k. golfbilar), vilket är vanligt på flera andra öar. Istället sker vardagstransporter till fots, ibland med hjälp av skottkärra eller annan vagn. Till ön tar man sig enklast med skärgårdsbåtarna som avgår från Saltholmen på fastlandet ungefär en gång i timmen (Bild 1). Kössä (som ön också kallas) saknar mataffär, och det var detta som visade sig vara den stora omställningen med att bli öbo. När mjölken var slut så var den slut: att resa till fastlandet för att fylla på blev ett stort projekt. Eftersom vi dessutom fick bära eller dra alla varor från bryggan lärde vi oss att planera våra inköp noggrant.

När vi flyttade till ön ägde vi en bil som stod parkerad vid Saltholmen. Ju längre vi bodde på ön, desto mindre använde vi bilen. Det blev naturligt att fortsätta resan som den påbörjats: med kollektivtrafiken. Till slut sålde vi bilen och gick med i en bilpool. Hittills har vi använt bilpoolen en gång; mest för att prova hur det fungerade.

När det blev dags för mig att skriva C-uppsats tog jag kontakt med Göteborgs Stad. Jag fick kontakt med Björn Wadefalk som arbetar som stadsutvecklare på Stadsdelsförvaltningen i Västra Göteborg. Han berättade om Trafik- och Parkeringsutredningen för södra skärgården (TPUSS). Vid ett senare möte med Wadefalk och projektledaren för TPUSS, Annelie Kjellberg, diskuterades öbors bilinnehav och bilanvändande. Eftersom parkeringssituationen vid Saltholmen ofta är kaotisk, särskilt på sommaren då skärgårdsbefolkningen och antalet besökare ökar markant, söker de en lösning. Att bara bygga fler p-platser är inte önskvärt, staden vill också minska efterfrågan på parkeringar genom att underlätta för öbor att klara sig utan bil (Kjellberg och Wadefalk 2014; Göteborgs Stad 2013). Jag bestämde att detta var ett lämpligt ämne för min uppsats. Arbetet med uppsatsen blir alltså i mångt och mycket en utredning av min egen vardag. Det ställer stora krav, men ger mig också en unik inblick i undersökningens kontext.

1.1.2 Området Göteborgs södra skärgård

Glesbygdsverket beräknar att det år 2006 i Sverige som helhet fanns 574 öar utan fast landsförbindelse med folkbokförd befolkning, totalt var då 31 985 personer skrivna på öar. Av dessa bodde 19 432 personer på öar på västkusten (i Västra Götalands och Hallands län) (Glesbygdsverket 2008). I Göteborgs södra skärgård finns sex öar som är bebodda året runt: Brännö, Asperö, Köpstadsö, Styrö, Donsö och Vrångö (Bild 2). Området utgör riksintresse för kultur och fritidsliv och är en viktig rekreationsresurs för hela Göteborgsregionen. Skärgårdens attraktivitet bygger till stor del på att här bor människor året runt, att det är en levande skärgård. 60 % av områdets befolk-

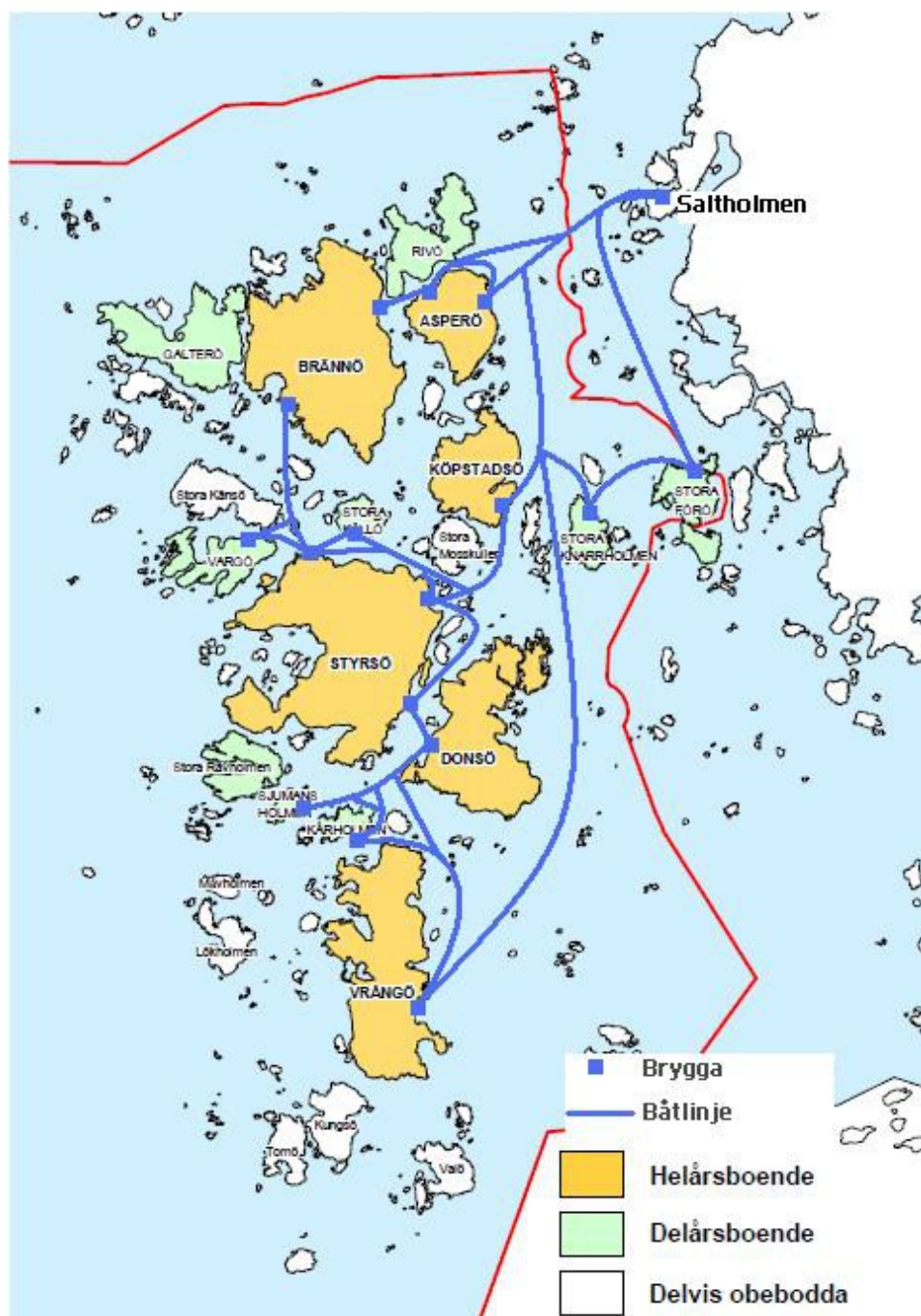


Bild 2. Bebyggda öar i södra skärgården samt skärgårdsbåtarnas resrutter. Egen bearbetning av ursprungskarta.
Källa: Göteborgs stad 2008b:11 (ursprungskarta) och Styröbolaget 2014a.

ning finns på Styrö och Donsö (Tabell 1). Dessa öar är också sammanbundna av en körbar bro vilket möjliggör gemensam service. Styrö är områdets huvudö, där finns den service som är gemensam för hela södra skärgården såsom vårdcentral, ålderdomshem, bibliotek, folktandvård och grundskolans årskurser 7-9. Bank finns på Donsö. Alla öar har i nuläget förskola för åldrarna 1-5 år, hemsjukvård och hemtjänst. Alla öar utom Köpstadsö har dessutom grundskola för årskurserna F-3 samt åretrunt-öppen livsmedelsbutik. Särskilt Styrö, Donsö och Brännö har även en hel del annan

service (se Tabell 1). På Donsö och Styrösö finns grundskola årskurs 4-6. Donsö har även ett mycket aktivt näringsliv med en stor rederinäring (här finns Sveriges femte största handelsflotta). En stor andel av befolkningen på ön är bofast året runt. Brännö och Köpstadsö har störst andel delårsboende befolkning (Tabell 1). Köpstadsö har den minsta åretruntboende befolkningen (2 % av södra skärgårdens totala befolkning bor på Köpstadsö) (Göteborgs stad 2008a; 2008b).

Vägnätet i södra skärgården är till stor del enskilt och underhållet sköts främst av de olika öarnas vägföreningar. Generellt råder förbud mot motorfordon och privata bilar. På Styrösö och Donsö är elbilar (så kallade golfbilar) tillåtna, på övriga öar utom Köpstadsö är flakmopeder vanliga. Dessutom ges ofta undantagstillstånd för byggtrafik och viss annan nyttotrafik, vilket gör att vägarna på många håll är hårt slitna (Göteborgs stad 2008a; 2008b).

En relativ stor andel, ungefär en tredjedel, av skärgårdens bofasta förvärvsarbetsbefolkning arbetar inom stadsdelen. Övriga två tredjedelar arbetar främst i centrala Göteborg, Linnéstaden och Älvsborg. Ungefär 1/4 av arbetstillfällena i södra skärgården är tillsatta av personer som inte bor i området. Totalt pendlar ca 1400 personer ut från skärgården varje vardag för arbete eller studier (även gymnasiestudier) medan ca 150 personer pendlar till skärgården för att arbeta (Göteborgs stad 2008a; 2008b).

Transporter till och från fastlandet sker i hög grad med hjälp av den kommunala kollektivtrafiken, majoriteten av skärgårdsborna är helt beroende av denna och saknar alternativ. Kollektivtrafiken och dess turlistor har alltså större betydelse för dem än för många andra göteborgare: kollektivtrafiken påverkar livet och rörelsemönstret på öarna i hög grad. Skärgårdsbåtarna drivs av Styrösöbolaget på uppdrag av Västtrafik. Persontrafiken utgår på fastlandet från Saltholmen medan godstrafiken utgår från Fiskebäck. För persontrafiken avgår i högtrafik (morgon och eftermiddag på vardagar) ca en båt i timmen i vardera riktningen, övriga tider är det glesare mellan avgångarna. Tabell 1 visar restider från Saltholmen till de olika öarna och Bild 2 visar skärgårdsbåtarnas resvägar. Sommartid dubbleras antalet resor med skärgårdsbåtarna jämfört med vintermånaderna, då utökas också antalet linjer för att göra även de sommarbebodda öarna tillgängliga (Göteborgs stad 2008a; 2008b).

Boendeparkeringar för bofasta i södra skärgården finns på Saltholmen och Långedrag på fastlandet. År 2008 fanns ca 800 parkeringsplatser på Saltholmen och 550 platser i Långedrag. De folkbokförda på ön ägde vid mitten av 2000-talet tillsammans ca 900 fordon (Ståhl och Ander 2005:2). Totalt bor i skärgården ca 4500 personer (Göteborgs stad 2008b:30), vilket betyder att bilnehavet är ca 200 bilar/1000 invånare (år 2005), att jämföra med genomsnittet för hela Göteborg som ligger på 290 bilar/1000 invånare (år 2012, siffran för 2005 var något högre) och för stadsdelen Västra Göteborg (där södra skärgården ingår) som ligger på 346 bilar/1000 invånare (år 2012) (Göteborgs stad 2014a). Eftersom parkeringsplatserna på Saltholmen och i Långedrag även utnyttjas av delårsboende och tillfälliga besökare är trycket på parkeringsplatser hårt, särskilt sommartid. Omkring 1000 personer stod år 2008 i kö för att få en fast plats eller ett parkeringstillstånd på Saltholmen eller Långedrag. På Saltholmen finns, förutom parkeringsplatser och färjeterminal, även hållplatser för buss och spårvagn, småbåtshamn och viss fritidsbebyggelse (bl.a. kallbadhus och Kanotcentrum). Särskilt sommartid kan här bli mycket trångt och markytan för nya anläggningar är starkt begränsad (Göteborgs stad 2008a; 2008b).

Tabell 1. Befolkning och service på helårsbebodda öar i södra skärgården.

	Bofasta	Bofasta förvärvs- arbetande	Delårs- boende (ungefär- ligt antal)	Restid till Salthol- men (min.)	Antal unika avgångar till Saltholmen/ vardag	Tillgänglig service
Brännö	800	380	800	18-49	22	Förskola, grundskola årskurs F-3, öppen hemtjänst, hemsjukvård, livsmedelsbutik, vårdshus, kiosk, blomsterhandel, småbåtsvarv.
Asperö	402	205	100	6-18	25	Förskola, grundskola årskurs F-3, öppen hemtjänst, hemsjukvård, livsmedelsbutik, kiosk
Köpstadsö	116	52	200	8-18	23	Förskola, öppen hemtjänst, hemsjukvård
Styrsö	1340	611	700	12-41	26	Förskola, grundskola årskurs F-9, äldreboende, öppen hemtjänst, hemsjukvård, socialkontor, gruppboende för funktionshindrade, vårdcentral, folktandvård, bibliotek, två livsmedelsbutiker, kiosk, kafé, krog, pensionat, div. småbutiker
Donsö	1407	689	150	17-40	20	Förskola, grundskola årskurs F-6, öppen hemtjänst, hemsjukvård, livsmedelsbutik, bank, restaurang, pizzeria, div. småbutiker, rederier
Vrångö	364	181	150	20-60	20	Förskola, grundskola årskurs F-3, öppen hemtjänst, hemsjukvård, livsmedelsbutik, kafé/restaurang, kiosk

Notera: Antal bofasta samt förvärvsarbetande gäller för år 2010. Uppskattning för antal delårsboende baseras på ett antagande om 2,5 personer/hushåll och är beräknat för år 2008. Restid och antal avgångar beräknat för våren 2014. Restid varierar beroende på båttyp och färdväg. Med unik avgång avses avgång från endera bryggan på ön, med ankomsttid till Saltholmen mer än tio minuter från en annan tur från samma ö. Turer med krav på föranmälan inkluderade, turer med endast avstigande på ön exkluderade. Observera att Styrsö har tre bryggor, Brännö och Asperö två bryggor vardera och övriga öar en brygga per ö.

Källa: Göteborgs stad 2008a:8ff; 2008b:30f; Sjöstrand och Karlgren 2011:10; Nilsson 2014; Västtrafik 2014.

1.1.3 Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården

Göteborgs stad har i många år försökt finna en långsiktig lösning på transportproblemet i och till södra skärgården. Redan på 1980-talet gjordes en utredning kring förutsättningarna för att flytta färjeterminalen från Saltholmen till Fiskebäck (Göteborgs stad 2013:1). Frågan har återigen blivit högaktuell i och med att Göteborgs stad påbörjat en ”Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården” (TPUSS) med målet att finna en långsiktig lösning för att göra skärgården tillgänglig och attraktiv. Det mest akuta och uppenbara problemet i nuläget är att det finns ont om parkeringar vid området Saltholmen/Långedrag på fastlandet, dit boendeparkeringarna för boende i södra skärgården är förlagda (se Bild 3). En planerad förtätning i södra skärgården omfattande ca 200 bostäder förväntas öka trycket på parkeringarna ytterligare (Göteborgs stad 2013:1ff).



Bild 3. Boendeparkering med fasta parkeringsplatser på Saltholmen. I bakgrunden skymtar skärgårdsbåtarna.
Foto: Torbjörn Sallander

Parkeringsituationen är problematisk för samtliga inblandade parter: för Göteborgs stad, skärgårdsborna, de boende på Saltholmen/Långedrag, för tillfälliga besökare och för övriga intressenter (t.ex. näringsidkare). Göteborgs stad är intresserad av att åtgärda parkeringsbristen på Saltholmen, samtidigt som de inte vill göra åverkan på natur- och kulturmiljön i området. De är också intresserade av att minska biltrafiken i staden som helhet, och det är därför intressant för dem att finna andra lösningar än att bygga fler parkeringar. Dessutom är det ont om mark att bygga parkeringar på, och en utbyggnad i form av ett parkeringshus eller liknande skulle innebära en stor investering för parkeringsbolaget, vilket kräver att ett långsiktigt beslut om terminalläget för färjetrafiken har fattats (Göteborgs stad 2013:1f). För skärgårdsbor som äger en privat bil är det önskvärt att förbättra tillgången till parkeringar på Saltholmen. Samtidigt är parkeringarna på Saltholmen en dyrare lösning än att, som många villaägare på fastlandet, parkera bilen invid huset. Det innebär även en ökad inbrotts- och skaderisk samt ett praktiskt problem med att hitta parkering, att sköta om bilen långt från hemmet och att förvara det material som behövs (däck, verktyg, städ-

material etc.). För boende på Saltholmen/Långedrag innebär det hårda trycket på parkeringarna i området en försämrad boendemiljö med buller, störningar och luftföroreningar, samt en rent estetiskt mindre tilltalande miljö (Göteborgs stad 2013:1). Även för tillfälliga besökare som reser med bil är parkeringsbristen ett praktiskt problem, som riskerar innebära att skärgårdsbesöket upplevs som mindre positivt än annars. Att skapa effektiva alternativa lösningar ligger alltså i mångas intresse. Göteborgs stad konstaterar i sin projektplan för TPUSS att;

”Problemet kommer ur parkeringssituationen på [S]altholmen men är svårt att lösa med parkering.” (Göteborgs stad 2013:2)

Olika möjliga lösningar diskuteras: att ha kvar färjetterminalen på Saltholmen, att flytta den till Fiskebäck eller annan plats (t.ex. Önnered), eller att dela upp resorna på två terminaler. Att köra viss båttrafik ända in till stenpiren i centrala Göteborg finns också med i diskussionen (detta skulle dock kräva en utökning av båttrafiken om inte antalet turer/dag skulle minska) (Göteborgs stad 2013:1f; Sjöstrand och Karlgren 2011:39).

1.2 Problemformulering

Transporter har fått allt större betydelse för att samhället och privatpersoners vardagsliv skall fungera. Detta betyder att även transporternas inverkan på våra koldioxidutsläpp och vår energianvändning ökat i betydelse. Att förändra hur, hur ofta och hur långt vi transporterar oss har visat sig vara ett mycket effektivt tillvägagångssätt för att arbeta för ett mer miljövänligt samhälle (Banister 2011). Att utnyttja resurserna effektivt har även positiva sociala effekter: det är ekonomiskt försvarbart, det ökar jämlikheten och kan höja trivselen och estetiken i staden. För att uppnå detta krävs att den fysiska planeringen tar hänsyn till transporternas inverkan på samhället och underlättar för människor att vara energieffektiva i sin vardag (Unsworth 2004).

Gil *et al.* (2011) konstaterar att det forskas väldigt lite på transporter i anknytning till små öar, trots att denna speciella miljö kräver många särskilda hänsyn för att man ska kunna anpassa policyer till lokala förhållanden. De studier som berör öar och transporter fokuserar främst på en brittisk kontext, alternativt på öar som utgör egna nationer och har biltrafik på ön. Gil *et al.* (2011) framhåller begränsningar som ofta är karaktäristiska för små öar. De är små, otillgängliga, isolerade och ofta är öarnas ekonomiska aktivitet orienterad utåt, utanför öarna. Kostnaderna för att få tillgång till varor och tjänster utanför öarna är höga, och resurserna på öarna är oftast begränsade. Vidare påpekar Warren och Enoch (2010) att små önationer inte kan utnyttja storskalsfördelar och inte skapa någon stark inre marknad. De framhåller också att det är svårt tillgodose spridda skärgårdar med en effektiv kollektivtrafik. Samtidigt pekar de på att invånare i små önationer ofta anger en hög livstillfredsställelse och att deras livsföring oftast har mindre inverkan på miljön än andra länder med jämförbart välstånd. De menar att detta kan bero på att ökontexten uppmuntrar till sociala och ekonomiska anpassningar och till samarbete människor emellan. Det är högst intressant att vidare undersöka vilken inverkan ökontexten har på öbornas resebeteende och deras förhållande till bilen.

Göteborgs södra skärgård har goda förutsättningar att bli ett föredöme för framtidens samhälle där god social hållbarhet, minskat resandebehov och energieffektivitet uppnås. Här finns redan idag ett levande samhälle, med en stor andel boende som förvärvsarbetar i det egna närområdet och en väl

utnyttjad kollektivtrafik (Göteborgs stad 2008a; 2008b). Att skapa fortsatta möjligheter till att hålla skärgården levande gynnar såväl skärgårdsborna som Göteborg som helhet genom att skärgårdens attraktivitet som besöksmål upprätthålles. Jag menar dessutom att en god planering och goda förutsättningar att hållbart leva och verka i skärgården är lika viktigt som i alla andra delar av staden, helt enkelt därför att skärgården är en del av Göteborg. För att skapa fortsatt goda förutsättningar i framtiden för en levande skärgård och en hållbar livsstil för dem som bor där krävs att åtgärder i området utformas i nära samarbete med skärgårdsborna, med god inblick i vilka behov som föreligger, hur skärgårdsborna upplever sin situation och vilken inställning de har till de olika alternativen. Att skärgårdsborna, som är de som skall leva i området och utnyttja de system som byggs upp, finner åtgärderna lämpliga och har förståelse för motiven till förändringarna är en förutsättning för att åtgärderna skall få önskad effekt (Unsworth 2004; Banister 2008).

Olika människor har olika förhållande till bilen som transportmedel och för den enskilde kompletterar olika transportmedel ofta varandra (Beirão och Sarsfield Cabral 2007). Livssituation, familjeförhållanden, arbete, sociala relationer med mera påverkar vårt rörelsemönster, vårt transportbehov och vilka transportmedel vi väljer (Frändberg och Vilhelmsson 2010). Boende i skärgården har vissa förutsättningar gemensamma. Att undersöka vilka behov som föreligger och vilken roll den privata bilen spelar kan hjälpa oss skapa fungerande system för framtiden. Men alla förutsättningar är inte gemensamma för alla skärgårdsbor. Pensionären har ett förhållningssätt till sitt resande, studenten ett annat. Småbarnsföräldrar har ofta ett stressat schema i vardagen med många personer och faktorer att hålla reda på och ta hänsyn till. I deras vardag blir avvägningen mellan omsorgen om den egna familjen i nuläget och kollektivets bästa i det långa loppet dragen till sin spets. De skall lyckas arbeta, hämta och lämna barn, handla mat och umgås med familj och vänner. Barn är dessutom ofta otåliga och gemensamma transporter för hela familjen skall gärna gå så smidigt som möjligt för att alla skall hållas glada och nöjda. Det ställer stora krav på en fungerande logistik. Från sina föräldrar tar barnen till sig vanor och förhållningssätt som de sedan bär med sig livet igenom. Sammantaget menar jag att detta gör småbarnsföräldrars transporter särskilt intressanta att studera.

Jag menar att de förhållanden jag här beskrivit gör det intressant att undersöka hur ökontexten påverkar de skärgårdsboende småbarnsföräldrarnas rörelsemönster och val av transportmedel på fastlandet.

1.3 Syfte

Syftet med uppsatsen är att få en ökad förståelse för skärgårdsbornas, närmare bestämt åretruntboende småbarnsföräldrars, relation till bilen och hur de löser transporter i vardagen. Empiriskt undersöks detta i Göteborgs södra skärgård, på Asperö och Köpstadsö.

1.4 Frågeställningar

- (i) Hur används bilar av skärgårdsboende småbarnsföräldrar idag?
- (ii) Vilka alternativa lösningar kan minska behovet av privat bil för de skärgårdsboende småbarnsföräldrarna?
- (iii) Vilka faktorer motverkar skärgårdsboende småbarnsföräldrars utnyttjande av de alternativ som redan idag finns till att använda en egen bil?

1.5 Centralt begrepp

Hållbar rörlighet – Översättning av engelskans ”sustainable mobility” och ”sustainable transport”. Strävan efter att finna ett transportsystem som möjliggör en balans i tillfredsställandet av dagens och framtiden ekonomiska, sociala och miljömässiga behov. Företag, individer och samhällen skall ges möjlighet att fungera och utvecklas utan att människornas och ekosystemens hälsa riskeras. Enligt Banister innebär detta att vi behöver tänka om kring transportplaneringen och, förutom att skapa effektiva och miljömässigt hållbara transportalternativ, också minska behovet av transport. Detta uppnås lämpligen genom en kombination av fysisk planering, tekniska innovationer och beteendeförändringar (Banister 2008; Gil *et al.* 2011:1311; Steg och Gifford 2005:60).

1.6 Disposition

I detta inledande kapitel redogör jag för bakgrunden till mitt ämnesval. Jag beskriver mitt undersökningsområde, undersökningens kontext, problemformulering, syfte, frågeställningar samt begreppet ”hållbar rörlighet”. I uppsatsens andra kapitel redogör jag för min kunskapssyn, mitt val av metod, material och hur jag valt att avgränsa min undersökning. Jag problematiserar här min egen roll i undersökningen och diskuterar möjliga faror med mitt metodval samt alternativa metoder. I kapitel 3 redogör jag för tidigare forskning i ämnet. Här beskriver jag forskning både kring bilens och transporterernas roll i samhället generellt och specifikt i relation till öar. I uppsatsens fjärde kapitel redogör jag för resultatet av min undersökning, vad som framkommit i mina intervjuer. Detta kapitel följs av en analys i kapitel 5 där jag analyserar mitt resultat i relation till den teoretiska bakgrund jag redogjort för i kapitel 3. I det avslutande kapitlet redogör jag för mina slutsatser (svaret på mina frågeställningar) och vilka reflektioner jag gjort under arbetets gång. Jag ger här även förslag till vidare forskning.

2. METOD

2.1 Inledning

I detta kapitel redogör jag för min kunskapssyn, vilket material jag använt samt hur jag gått tillväga då jag genomfört min undersökning. Jag diskuterar fördelar, nackdelar och möjliga fallgropar med min metod och mitt material. Därefter redogör jag för hur jag valt att avgränsa min studie och vilka överväganden som ligger bakom detta. Jag problematiserar min egen relation till undersökningsområdet och respondenterna, hur min förförståelse påverkar studien och diskuterar studiens generaliseringsgrad. Kapitlet avslutas med en diskussion kring möjliga alternativa metoder och varför jag valt att inte använda mig av dem.

2.2 Kunskapssyn

Innehållet i denna uppsats kommer från en empirisk undersökning i form av sex intervjuer samt från litteraturstudier som ger mig en teoretisk bakgrund att relatera min undersökning till. Jag har en hermeneutisk kunskapssyn. Det innebär, enligt Thurén (2007), att jag är ute efter att *förstå* den information jag får tillgång till, i dess sociala kontext, och inte bara *begripa* den rent intellektuellt. Min empatiska förmåga är avgörande för att jag skall kunna uppnå detta. Jag är beroende av mina tankar och känslor för att kunna tolka de berättelser jag får från mina respondenter, för att kunna sätta mig in i deras situation. Av detta följer att min egen förförståelse, mina värderingar och min sociala kontext påverkar de tolkningar jag gör som forskare (Thurén 2007:94ff). Eriksson och Wiedersheim-Paul (1999) påpekar att det, även som forskare, är mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att lösgöra sig från sitt sammanhang och göra en objektiv tolkning av ett fenomen. För att förstå den rätta innebörden i den information jag får presenterad för mig måste jag försöka sätta mig in i den ursprungliga sändarens sociala situation. I detta fall har jag en fördel av att jag, i viss mån, delar social kontext med mina respondenter. Jag har under knappt tre år fått möjlighet att sätta mig in i deras situation och skaffat mig liknande referensramar som de. Det gör att jag förhoppningsvis kan tolka deras uttalanden på ett sätt som liknar vad de avsåg. Sedan gäller det för mig att kunna förmedla den informationen vidare till människor som inte delar samma sociala kontext, med betydelsen så intakt som möjligt.

2.3 Metod och material

För att skriva denna uppsats använder jag mig av tre typer av källmaterial: eget, empiriskt material i form av muntliga intervjuer, skriftligt bakgrundsmaterial om södra skärgården framtaget av Göteborgs stad och teoretiskt bakgrundsmaterial i form av artiklar och böcker som behandlar samhällets och människors transporter, i synnerhet relationen till bilen och bilåkandet. Mitt empiriska material diskuteras i 2.4. Övriga källor skall jag diskutera i detta stycke.

Allt mitt bakgrundsmaterial som specifikt behandlar Göteborgs södra skärgård är framtaget av Göteborgs stad. Detta beror framför allt på att det är det material som finns att tillgå, det är de som har intresse av att ta fram saklig, bred information om de förhållanden som råder just här. De har god insyn i vilka åtgärder som genomförts och vilka som planeras i framtiden och kan redogöra för detta. Som läsare av denna uppsats bör du ändå vara uppmärksam på att informationen kan ge en ensidig bild av sådant som egentligen kan vara konfliktfyllt. Göteborgs stad har ett intresse av att lyfta fram planerade och genomförda åtgärder som positiva och önskvärda, vilket kan påverka den

bild som förmedlas i materialet. Deras verksamhet drivs på uppdrag av den politiska majoritet som råder i staden för tillfället. Det är också viktigt att vara medveten om att det aldrig går att förmedla en "sann" bild av en plats, särskilt inte i en så kort text som det här är frågan om. Göteborgs stad har valt ut de element de anser är intressanta att beskriva för att deras planeringsverksamhet skall få ett relevant underlag, och jag har i min tur sållat i det materialet och valt ut sådant jag känner igen och tror har betydelse för just denna uppsats. Bland de boende i södra skärgården finns förmodligen flera olika upplevelser av vad som är viktigt och påverkar deras vardag och rörelsemönster. Förhoppningsvis kan de intervjuer jag genomfört bidra med fler perspektiv. Genom att relatera den berättelse jag fått i intervjuerna till den bakgrundsinformation jag fått från dokumenten framtagna av Göteborgs stad kan jag uppnå en viss triangulering (att bekräfta datats riktighet genom att jämföra med data från en annan källa) som ökar datats tillförlitlighet.

Det teoretiska avsnittet i denna uppsats är framtaget genom studier av artiklar och böcker som behandlar bilens roll i samhället, transporters påverkan på och roll i samhället och människors vardag samt hur myndigheter kan påverka dessa faktorer. Jag är mån om att finna aktuell litteratur eftersom bilens roll i samhället är i ständig förändring, den är beroende av hur samhället ser ut och de värderingar som råder just nu. Att vi över huvud taget upplever bilen som ett problem är ett uttryck för nutidens värderingar, denna uppsats hade förmodligen sett helt annorlunda ut om jag skrivit den för tio år sedan. Forskningen kring bilens roll i samhället är omfattande. Jag har baserat mitt urval på sökord (ämnesord och författare) jag funnit i samarbete med min handledare och genom att leta nyckelord i intressanta artiklar jag redan funnit. Det finns dock en risk att viss litteratur som kunde ha varit relevant i sammanhanget har förbigått mig. Den forskning jag funnit fokuserar i hög grad på bilanvändande och inte på bilägande. Jag har letat aktivt efter forskning kring bilägande, men inte funnit något jag känt var relevant.

Likaså har jag haft svårt att finna aktuell forskning kring öboende och bilägande/bilanvändande. Ökontexten innebär att förhållandena i viss mån skiljer sig från förhållandena i staden och på fastlandet, dit mycket av den forskning jag funnit är förlagd. Jag har också fått bekräftat i en av mina artiklar att det bedrivs väldigt lite forskning kring just öbefolkning och transporter (Gil *et al.* 2011). Två artiklar förtjänar särskilt omnämnande, Cross och Nutley (1999) samt Warren och Enoch (2010). Eftersom utbudet varit så magert har jag valt att använda mig av dessa artiklar, trots att jag ser brister med dem. Cross och Nutley (1999) är relativt gammal, jag anser ändå att informationen är relevant eftersom artikeln behandlar dikotomin ö/fastland, och den kvarstår än idag (jag refererar även till en ännu äldre artikel med en gemensam författare, Nutley (1979), från denna artikel använder jag dock inga fakta). Warren och Enoch (2010) behandlar bilägande och bilanvändande i relation till små önationer (med biltrafik). Jag har valt att använda mig av denna artikel trots att förhållandena i dessa önationer på flera punkter skiljer sig från den kontext jag studerar. Göteborgs södra skärgård är ett litet geografiskt område bestående av flera bilfria öar där den politiska styrningen är förlagd utanför området, öarna är långt ifrån egna nationer och många invånare rör sig så gott som dagligen utanför öarna. Warren och Enoch fokuserar sin artikel på Kuba, Malta, Mauritius samt Singapore och gör en jämförelse dem emellan. De specifika förhållandena på enskilda öar stämmer inte med min kontext, men jag bedömde att den övergripande delen som beskriver vilka förhållanden som ofta är gemensamma för öar var tillräckligt relevant för att användas till denna studie. Som läsare bör du dock vara uppmärksam på att jag översatt förhållanden från en skalnivå (nationell) till en annan (lokal), vilket kan leda till brister i jämförelsen.

2.4 Metodik och analysförfarande

2.4.1 Datainsamling

"In the travel decision-making process emotions play a role as important as rationality and qualitative research allows the exploration of emotions and the "ifs, buts and maybes" of life without the constraints of quantitative methods" (Beirão och Sarsfield Cabral 2007:480)

De empiriska data jag tagit fram för denna uppsats är kvalitativa till sin karaktär. Jag har genomfört sex muntliga intervjuer. Min strävan har varit att göra djupintervjuer, det vill säga jag har försökt att inte släppa en fråga förrän jag känt att ämnet varit uttömt, att det inte funnits fler följdfrågor att ställa. På så vis kan jag få information jag själv inte förutsett innan intervjun, ämnen jag bedömt som irrelevanta eller inte alls varit medveten om existerat kan ges utrymme och visa sig vara viktiga för slutresultatet. Kroppsspråk och annan ordlös kommunikation och information kan fångas upp. Intervjuerna har varit informella till sin karaktär, vilket ställer krav på mig som forskare. Eftersom jag endast haft förslag till frågor att utgå ifrån och inte använt mig av något färdigt, fast frågeformulär som jag följt till punkt och pricka måste jag under hela intervjun vara på min vakt för att försäkra mig om att jag inte ställt ledande frågor eller styrt samtalet åt ett annat håll än respondenten ansett relevant, samtidigt som jag försökt få fram information som är relevant för just denna uppsats. (Se *Bilaga 1* för information om vilka frågor jag använde som utgångspunkt för intervjuerna.)

Uppsatsarbetets omfattning medgav inte att jag först gjorde inledande, problemorienterade intervjuer för att orientera mig i ämnet och därefter gick vidare med problembaserade intervjuer där jag kunde gå mer på djupet. Intervjuerna blev därför i viss mån både problemorienterade (de gav bakgrundsinformation) och problembaserade (de svarade på frågeställningarna) till sin karaktär. Det finns alltså en risk att jag tappat visst djup på grund av att jag inte haft all bakgrundsinformation färdig då jag påbörjat intervjun. Genom att jag låtit detta ta utrymme under intervjun har jag riskerat att andra frågor gått förlorade. Kvalitativ analys förutsätter dock ett ständigt växelspel mellan datainsamling och analys, vilket jag förhoppningsvis uppnått genom att arbeta parallellt med både teori och empiri. De empiriska data jag samlat in får möjlighet att påverka vilka teoretiska data jag funnit relevanta för studien (Svenning 2003:119ff).

Uppsatsarbetets omfattning medgav inte heller att fler än sex intervjuer genomfördes. Sex intervjuer är inget digert underlag, varje enskild respondents preferenser får ett mycket stort genomslag i resultatet och det är svårt att se vilka av de frågor som återkom i flera intervjuer som utgör ett verkligt mönster hos befolkningen i stort. Genom att begränsa antalet intervjuer kunde jag dock få ett större djup än om jag gjort flera, kortare intervjuer. Den totala populationen är inte heller stor (se Tabell 1). Jag har intervjuat ca 0,5% av alla invånare på Asperö och ca 3,4% av alla invånare på Köpstadö.

För att finna lämpliga respondenter till denna uppsats har jag använt mig av en selektiv urvals metod (Svenning 2003:110f). Jag har fokuserat på vuxna personer som har barn i förskoleåldern (ca 1-5 år) och som kan betraktas som permanent boende i södra skärgården (är skrivna på ön, har bott här i minst 12 månader och planerar att bo kvar i minst 6 månader ytterligare). Min strävan har varit att jag skall få en jämn könsfördelning på mina respondenter, jag har dock inte uppnått detta fullt ut

(jag har intervjuat två män och fyra kvinnor).

Urvalskriterierna utformades så att jag skulle kunna försäkra mig om att frågan om att äga en bil och/eller ha ett körkort skulle vara relevant, för att respondenterna kunde förväntas vara tillräckligt aktiva för att ha ett någorlunda frekvent resbehov utanför ön, för att undvika att mina respondenter t.ex. tillfälligt hyr en sommarstuga i skärgården vintertid samt för att försäkra mig om att de hunnit anpassa sin livssituation till livet på ön.

För att komma i kontakt med respondenter har jag använt mig av flera metoder. På Asperö (dit jag inte har några personliga kopplingar) satte jag upp lappar på förskolan samt på anslagstavlor på ön (bland annat vid de två ångbåtsbryggorna). Jag lade även ut en notis på en skärgårdsgemensam anslagstavla på Facebook. En av mina respondenter mötte jag av en tillfällighet då jag var på Asperö för att sätta upp lappar, när jag bad om tips valde personen själv att erbjuda sig att ställa upp som respondent. På Köpstadsö känner jag så gott som alla småbarnsföräldrar personligen. Där finns, förutom min egen familj (se diskussion om detta i 2.5), sex familjer med barn i åldrarna 1-5 år. Jag har valt att personligen tillfråga fyra av dem vars respektive förutsättningar i förhållande till bil och jobb skilde sig så mycket som möjligt från varandra, detta för att få med flera olika perspektiv. Att intervjuva någon ur de återstående två familjerna hade varit högeligen intressant men jag hade inte hunnit bearbeta åtta intervjuer, och hade jag valt att enbart intervjuva personer från Köpstadsö hade problemet med min personliga koppling till respondenterna varit ännu mer uttalat. Jag hade gärna genomfört lika många intervjuer på Asperö och Köpstadsö. Att få tag på respondenter på Asperö visade sig dock svårt. Jag fick tag i tre personer, men en respondent ställde in i sista sekund och jag fann ingen annan på ön som ville ställa upp istället. Jag valde därför att göra fyra intervjuer på Köpstadsö, där det på grund av mina personliga kontakter var lättare att få folk att ställa upp, och två på Asperö.

Intervjuerna genomfördes, i alla fall utom två, i respondenternas hem. En intervju genomfördes utomhus på Styrso eftersom det passade bra med den respondentens schema. En intervju genomfördes i ett gammalt skolhus på Köpstadsö som numera används som samlingslokal. Jag valde att låta mina respondenter bestämma plats för intervjun för att underlätta för dem att få in intervjun i sin vardag. Alla erbjöds möjligheten att genomföra intervjun i det gamla skolhuset eller att komma med egna förslag. Att låta respondenterna avgöra var intervjun skulle hållas, och att om möjligt låta det ske i en miljö där de kände sig bekväma, kändes viktigt för att de skulle vara avslappnade och för att inte skapa en ojämn maktbalans där jag som forskare har övertaget även i val av plats. Jag försökte se till att intervjun genomfördes i en miljö där vi kunde samtala ostört och utan allt för mycket bakgrundsbuller. Detta för att vi skulle kunna fokusera på det aktuella ämnet, för att respondenten skulle känna sig fri att tala öppet (utan att riskera att obehöriga lyssnar) och för att kvaliteten på den ljudinspelning jag gjorde skulle bli så god som möjligt. I flera fall var respondentens barn närvarande och intervjuerna avbröts några gånger på grund av detta, men inte till en grad som kändes problematisk. Den intervju som genomfördes utomhus skedde på en offentlig plats där många passerade. Min bedömning var att respondenten inte lät sig störas av detta, men en sådan bedömning är naturligtvis högst subjektiv och svår att göra. Att intervjuerna alls kunde genomföras, på villkor som passade respondenten, kändes ändå högre prioriterat än att förhållandena var optimala ur metodologisk synvinkel. Jag spelade in intervjuerna på en digital ljudinspelare samt förde anteckningar. Genom anteckningarna kunde jag förutom att få en back-up om inspelningen skulle falla (vilket inte skedde) även skriva ner saker jag reagerat på, särskilt

talande kroppsspråk, analyser jag gjorde under intervjuens gång m.m. Intervjuerna tog ungefär mellan 1-2 timmar i anspråk. Vid en av intervjuerna fortsatte samtalet efter att jag stängt av inspelningen. När samtalet återigen kom in på ämnet gjorde jag en anteckning om vad som sades, efter en liten stund bad respondenten mig att återigen starta inspelningen eftersom personen ifråga kommit att tänka på mer information som hen bedömde som relevant. Jag har använt mig av dessa uttalanden i mitt empiriska kapitel. I övriga fall har jag spelat in hela intervjun.

2.4.2 Respondenternas egenskaper

För denna studie har jag intervjuat sex personer: två boende på Asperö och fyra boende på Köpstadsö. Respondenterna är mellan 30 och 50 år gamla, två är män och fyra är kvinnor. Antalet barn i familjerna varierar mellan ett och tre. Åldrarna på barnen sträcker sig från nio månader till tio år. Alla respondenter, utom en, har minst ett barn i åldern tre till sex år som går på förskola. Den sjätte respondenten har barn i åldrarna 9 månader, åtta år och tio år. De flesta har bosatt sig i skärgården på grund av att den ena vuxna i familjen har släktanknytning till ön. En av respondenterna är i praktiken ensamstående förälder medan övriga delar hushåll, vardag och ansvar med barnens andra förälder. Två av familjerna bor granne med en äldre generation (barnens mor- eller farföräldrar/förälder), äter oftast tillsammans med dessa och gör gemensamma matinköp. De delar även i viss mån bil med den äldre generationen, en av dem har en gemensam bil för bägge familjerna medan den andra har en egen bil men ofta lånar den äldre generationens bil. Två av familjerna har vid undersökningens genomförande varken körkort eller bil i hushållet. En tredje respondent har själv inget körkort, men dennes respektive har det. Övriga tre respondenter har två körkort och en bil i familjen. De flesta respondenter och deras respektive arbetar på fastlandet, med undantag för den familj där två generationer delar på en bil, där samtliga vuxna arbetar i skärgården, samt en annan respondent utan körkort i familjen vars sambo arbetar i skärgården. De familjer som delar bil med en äldre generation har fast parkeringsplats på Saltholmen till dessa, den ena har dessutom parkeringstillstånd i Långedrag där de parkerar den egna bilen i mån av plats. Ytterligare en respondent har ett likadant p-tillstånd i Långedrag medan en har p-tillstånd för parkering på Saltholmen i mån av plats.

Eftersom antalet respondenter, liksom urvalsgruppen, är så litet blir personerna relativt lätt identifierbara om det alltför tydligt framgår vem som sagt vad och om personernas kön anges i varje läge. Då jag kontaktade mina respondenter lovade jag dem anonymitet för att de skulle känna sig helt fria att dela med sig av sina erfarenheter och tankar, både positiva och negativa. På grund av detta har jag valt att inte särskilja respondenterna i mitt empiriska kapitel. Jag har också valt att använda mig av pronomenet hen i relation till mina respondenter. Beslutet att använda pronomenet hen är alltså inte ett beslut baserat på normkritiska intentioner utan grundar sig i en önskan om att skydda respondenternas anonymitet.

2.4.3 Analysmetod

Jag har analyserat intervjuerna med inspiration från både Kvale och Brinkmann (2009) och Svenning (2003). Kvale och Brinkmann föreslår att bearbetningen inleds med en meningskoncentrering där forskaren sammanfattar budskapet, meningen, av intervjun i korta stycken. Utifrån detta skapas teman. Forskaren sammanför sedan teman som kan kopplas till varandra och till undersökningens frågeställningar och skapar på så vis en sammanfattning av intervjun som används som utgångspunkt för empirin (Kvale och Brinkmann 2009:177f). Svenning (2003) föreslår att forskaren arbetar med kodning i tre steg. Han menar att forskaren först bör läsa igenom materialet

med ett öppet sinne och med hjälp av datorns ordbehandlingsprogram försöka sätta etiketter där det går, så kallad *öppen kodning*. Utifrån den öppna kodningen skapas en struktur som hjälper till att finna länknings i materialet, detta kallas *axiell kodning*. Den sista fasen, *selektiv kodning*, går ut på att aktivt leta fram avsnitt i intervjuerna som stödjer eller illustrerar teman man funnit i de tidigare stegen. Materialet bör läsas igenom i sin helhet gång på gång för att forskaren skall lära känna sitt material på djupet och finna nya infallsvinklar (detta gäller naturligtvis även vid meningskoncentrering). Metoderna har flera gemensamma nämnare, rubrikerna eller etiketterna i kodningsförfarandet kan ju liknas vid de sammanfattningar som görs vid meningskoncentrering. Det är viktigt att vara medveten om att båda metoderna utgår från forskarens intressen och kreativitet, det är forskaren som sällar ut vad som skall betraktas som intressant.

Efter intervjuerna transkriberade jag dem så ordagrant som möjligt, med undantag för ”utfyllnadsljud”, som obetydliga ”hmm”. Jag läste sedan igenom mina anteckningar och alla transkriberingarna för att få en ökad kunskap om materialet och en känsla för kopplingar intervjuerna emellan. Därefter läste jag transkriberingarna igen, var och en för sig. Denna gång skrev jag för hand stödord i marginalen, stödord som sammanfattade budskapet i korta stycken av intervjun. Jag sammanförde stödorden ur alla intervjuerna i ett dokument i datorn, men höll fortfarande isär intervjuerna. Sedan började jag försöka finna ämnen och teman som återkom i flera intervjuer, gärna teman som kändes relevanta utifrån mina frågeställningar och/eller min teori. Jag försökte också finna kopplingar mellan de olika temana så att jag kunde koppla samman ämnen som berörde liknande frågor. Genom att färgkoda intervjuerna kunde jag sedan klippa samman stödorden ur alla intervjuerna så att innehållet sorterades i enlighet med mina nyligen skapade teman/rubriker utan att jag tappade bort vem som sagt vad. Utifrån denna sammanklippning kunde jag, genom att ständigt återgå till de fulla transkriberingarna och till mina anteckningar från intervjun, skriva mitt empiriska kapitel.

2.5 Metoddiskussion - förförståelsens betydelse

En kvalitativ undersökning blir oftast inte intersubjektivt testbar, en annan forskare skulle förmodligen inte nå samma resultat även om denne använde samma metoder. Resultatet utgår från forskarens förförståelse, tankar och känslor och blir därför unik för just denna forskare, i just den situation denne befinner sig i då undersökningen och analysen görs (Thurén 2007:37;94ff). Det finns ett antal faror med informella, muntliga intervjuer som jag som forskare och du som läsare bör vara uppmärksam på. En risk är att det uppstår mäteffekter. Svenning skriver:

”Att man frågar människor om deras inställning kan i själva verket innebära att man tvingar fram ett svar på en fråga, som intervjupersonen aldrig själv funderat över.” (Svenning 2003:164)

Detta går inte att undvika helt och hållet, en intervjusituation innebär alltid ett forcerat fokus på en fråga som kanske sällan får så stort ensamt fokus i vardagen. Jag har försökt vara uppmärksam på problemet och ta hänsyn till detta i min analys. Ett annat problem är att situationen då jag och en respondent möts öga mot öga ger stort utrymme för intervjuareffekter. Det vill säga att jag, genom kommentarer eller minspel, styr intervjun i en viss riktning (Svenning 2003:164). Jag har försökt vara uppmärksam på att låta respondenten styra samtalet (inom ramarna för vad som är relevant för studien) och inte ge uttryck för mina egna åsikter och värderingar kring det respondenten berättar.

Min förförståelse i det aktuella ämnet är unik. Som jag tidigare påpekat är detta i mångt och mycket en studie i min egen vardag, bland mina grannar och vänner, i ett ämne som tydligt påverkar mig. Min egen familj ingår i den studerade gruppen: jag är permanent boende på Köpstadsö och har ett barn som är ett år gammalt. Min familj har dock exkluderats från denna undersökning eftersom jag inte rimligtvis kan hantera information om mig själv och min make på jämlika villkor som information om personer utanför min familj. Dessa faktum påverkar inte bara min förståelse av ämnet, utan kan också påverka respondenternas berättelse, hur de väljer att förmedla sin historia till mig. Ganska kort innan denna studie påbörjades gjorde jag mig själv av med bilen och jag har diskuterat transporter och bilnehav med mina grannar innan jag påbörjade arbetet med denna uppsats. När jag fått frågan vad jag skriver om påbörjas ofta en diskussion på ämnet. Min omgivning vet alltså hur jag agerat och var jag står i frågan. Jag har ändå försökt göra tydligt, även innan ämnet för denna uppsats blev aktuellt, att jag anser att mitt val är baserat på just min personliga situation och mina erfarenheter. Jag har full förståelse för att andra väljer att göra annorlunda och har inte försökt pracka på min syn på andra. De respondenter som bor på Köpstadsö är särskilt berörda av denna problematik eftersom det är personer jag känner personligen (ön är tillräckligt liten för att något annat skall vara svåruppnåeligt). De respondenter som bor på Asperö har jag inte diskuterat ämnet med annat än i samband med datainsamlingen till denna uppsats. Ändå finns det en risk att mitt eget ställningstagande påverkar respondenterna eftersom skärgården är ett litet samhälle och vi delar många förutsättningar för vårt vardagsliv.

För att, åtminstone i någon mån, få en bild av i vilken mån min personliga relation till respondenterna på Köpstadsö inverkar på de svar jag fick var min tanke att jag först skulle genomföra ett antal intervjuer på Asperö. Därefter tänkte jag mig att jag skulle börja med att genomföra en intervju på Köpstadsö och försöka göra en bedömning av huruvida vår personliga relation färgade respondentens berättelse i allt för hög grad. I så fall tänkte jag mig inte genomföra fler intervjuer på Köpstadsö utan istället fokusera på respondenter från Asperö. Verkligheten kom dock emellan, som jag redan nämnt var det svårt att få tag på respondenter på Asperö och jag fick helt enkelt hålla till godo med vad som bjöds. Detta innebar både fördelar och nackdelar. Det finns en betydande risk att respondenternas berättelse färgades av vad de vet om mig och att jag missat att fånga upp sådant som känns främmande eller intressant för en utomstående, men som är självklart för mig och respondenterna. Jag tror å andra sidan att min personliga relation till respondenterna på Köpstadsö i mångt och mycket fick dem att slappna av och känna sig fria att framföra både kritik och drömmar, att dela med sig av sina personliga tankar och inte bara sina vanor. En personlig relation hjälpte mig helt enkelt att komma mina respondenter närmare. Förhoppningsvis har min förförståelse och det faktum att jag och respondenterna delar social kontext (vilket ju gäller även för respondenterna på Asperö) lett till att respondenterna känt förtroende för mig så att intervjuerna kunnat bli ärliga, öppna och så att jag kunnat få en god inblick i hur respondenterna upplever sin situation. Jag upplever också att det har hjälpt mig att få en vidare förståelse för situationen så att jag kunnat ställa relevanta frågor, tolka de svar jag fått på ett riktigt sätt och göra en relevant analys. För att försäkra mig om att min förförståelse och min sociala koppling till den aktuella kontexten inte skall ha allt för stora negativa konsekvenser har jag utarbetat metoder och intervjufrågor i nära samråd med min handledare på Göteborgs Universitet, Jerry Olsson. Olsson är inte boende i södra skärgården och har ingen tydlig personlig koppling dit. Han har dessutom god tidigare erfarenhet av att genomföra studier av liknande typ.

2.6 Avgränsning

Min undersökning avgränsas geografiskt till det område som kallas "Göteborgs södra skärgård" (se Bild 4 och Bild 5) och fokus ligger på öarna Asperö och Köpstadsö där jag genomför mina intervjuer. Administrativt ingår södra skärgården i Västra Göteborgs Stadsdelsförvaltnings område. Samtliga helårsbebodda öar i området kan nås med hjälp av Styröbolagets skärgårdsbåtar (Göteborgs stad 2008a; 2014b). Att avgränsa studien till två öar, Asperö och Köpstadsö, är nödvändigt för att inom tidsramen för denna undersökning hinna genomföra ett tillräckligt antal intervjuer för att få ett djup i min studie. Dessa två öar är intressanta eftersom de befinner sig på ungefär samma avstånd från Saltholmen (se Tabell 1), har en relativt liten befolkning och ett begränsat serviceutbud. Avståndet till Saltholmen (och därmed fastlandet) är relevant eftersom detta påverkar i vilken mån den service och det utbud som finns på fastlandet är

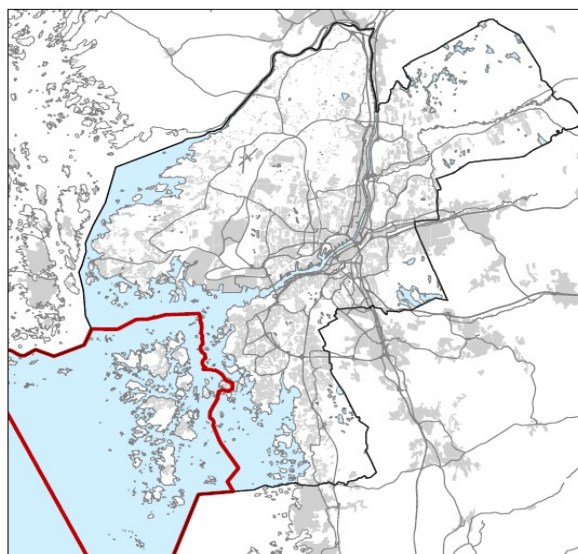


Bild 4. Södra skärgårdens placering i förhållande till Göteborgs stad. *Källa:* Göteborgs stad 2008b:4.

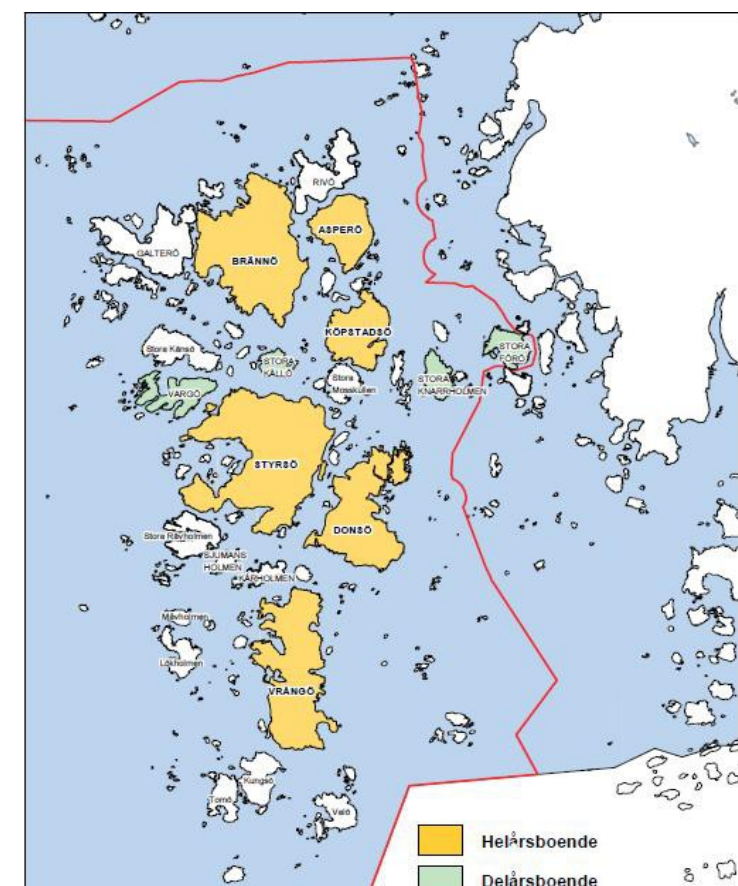


Bild 5. Bebodda öar i Göteborgs södra skärgård. *Källa:* Göteborgs stad 2008b:11.

tillgängligt för de boende på öarna. Boende på både Asperö och Köpstadsö genomför på vardagarna ett stort antal resor med skärgårdsbåtarna per person jämfört med boende på övriga öar i skärgården, vilket indikerar att många pendlar utanför dessa öar för att arbeta och nå relevant service (Sjöstrand och Karlgren 2011:29). Asperö har dock ett något bättre serviceutbud på ön än Köpstadsö (se Tabell 1), vilket ger mig möjlighet att undersöka huruvida detta påverkar behovet av bil på fastlandet. Det är dock viktigt att som läsare vara medveten om att förhållandena på andra öar i södra skärgården kan se annorlunda ut än vad som beskrivs i denna uppsats.

Jag fokuserar inom detta område på dem som bor där året runt eftersom deras situation, i högre grad än mer tillfälliga besökare, påverkas av tillgängligheten i och i anslutning till det aktuella geografiska området och inte av hur situationen ser ut på en annan hemort eller liknande. Jag upplever att situationen för de boende i skärgården i vissa

avseenden skiljer sig väsentligt från situationen för dem som bor på fastlandet och skärgårdsbornas perspektiv är intressant att belysa och ta hänsyn till i planeringen av övriga staden. De bofasta är också lättare att nå som respondenter för denna studie. Att ta in perspektivet från mer tillfälliga besökare hade varit önskvärt eftersom parkeringssituationen på Saltholmen är som allra svårast sommartid då antalet tillfälliga besökare är stort. Jag bedömer dock att jag inom tidsramen för denna uppsats inte skulle hinna samla in och analysera material från både bofasta och tillfälliga besökare och väljer därför att fokusera på de förra.

Jag vill i första hand intervjua föräldrar till barn i åldrarna 1-5 år. Genom denna avgränsning kan jag få en djupare inblick i hur situationen ser ut för just denna grupp än om jag intervjuat personer i mer vitt skilda livssituationer. Barnfamiljer som grupp är intressant eftersom de kan förväntas ha vissa transport- och logistikbehov (mycket mat behöver inhandlas, föräldrar med barn på förskolan kan antas förvärvsarbete, barnen kan inte transportera sig själva). De är också viktiga för skärgårdens överlevnad i och med att de bidrar till att upprätthålla ett livaktigt befolkningsbestånd i Göteborgs södra skärgård. Därmed är deras perspektiv och intressen viktiga att ta tillvara.

Jag fokuserar i första hand på åtgärder som Göteborgs stad kan påverka genom sin planering, möjligheten att arbeta hemifrån och liknande lösningar ägnar jag därför mindre uppmärksamhet åt. Jag har valt att inte närmare analysera bilanvändandet utifrån genus, socioekonomisk status, inkomst eller etnicitet. Att veta vilka grupper man bör fokusera sina insatser på för att nå resultat är viktigt, men den analysen bedömer jag inte ryms i denna uppsats. Antalet intervjuer medger inte en uppdelning utefter dessa kriterier.

2.7 Studiens generaliseringsgrad

Studien gör inga anspråk på att ge generella svar. Jag vill helt enkelt förmedla hur relationen till bilen kan upplevas av personer som bor i Göteborgs södra skärgård och vilka faktorer de upplever påverkar denna relation. Genom detta hoppas jag kunna belysa ett perspektiv som jag anser är viktigt att ta tillvara i planeringen. Skärgårdsborna är en del av Göteborg och bör enligt mig få möjlighet att påverka sin situation. Skärgården är en tillgång, både som god boendemiljö, besöksmål och som förebild för ett hållbart samhälle. Den bör därför förvaltas på bästa sätt. I och med att studien fokuserar på två öar, Asperö och Köpstadsö, blir den inte representativ för skärgårdens övriga öar. Framför allt kan situationen på de öar som har ett betydligt större utbud av service (Styrsö, Donsö och Brännö) skilja sig från den som råder på Köpstadsö, Asperö och i viss mån Vrångö. Det är värt att hålla i minnet att dem som kommer till tals i denna studie alla är småbarnsföräldrar och fast boende i skärgården. Övriga intressenter i skärgården, i andra livssituationer, kan uppleva andra behov än dem som jag här redogör för. Jag har inte heller intervjuat planerare eller politiker, deras synpunkter och synsätt finns alltså endast representerade i kontextbeskrivningen. Jag anser ändå att min studie är relevant eftersom det som efterfrågades av planerarna Annelie Kjellberg och Björn Wadefalk innan jag påbörjade min studie var skärgårdsbornas erfarenheter. Kjellberg och Wadefalk ville få en bättre förståelse för skärgårdsbornas situation och vad som påverkar deras val.

2.8 Alternativa metoder

Jag skriver min uppsats i anknytning till projektet TPUSS (se 1.1.3). Detta har bland annat influerat mitt syfte, mina frågeställningar och mitt val av metod. I inledningsskedet var jag i kontakt med delar av den projektgrupp på Stadsbyggnadskontoret och Stadsdelsförvaltningen som arbetar med projektet och i samråd med dem fann jag ett lämpligt problemområde att fokusera min uppsats på. Uppsatsen skall eventuellt kunna användas som bakgrundsmaterial i utredningen. Särskilt tydlig blev påverkan av detta då jag skulle välja metod för mina empiriska studier. Efter mitt första möte med handledaren på Göteborgs Universitet var jag inriktad på att göra en jämförande studie med en skriftlig enkätundersökning som jag skulle sända till ett stort antal boende på öarna Köpstadsö och Asperö. Jag hade dock vissa tveksamheter kring huruvida detta skulle ge ett tillfredsställande resultat utifrån min hermeneutiska kunskapsyn. Jag fick dessutom veta att Göteborgs stad skulle genomföra en enkät i samband med sin utredning (TPUSS), och det fanns en risk att två enkäter på samma ämnesområde skulle bli förvirrande för respondenterna. Dessa faktorer fick mig att tänka om och istället välja muntliga, informella intervjuer som metod. Jag anser att det ger mig bättre förståelse för respondentens situation, mer djuplodande information och större möjlighet att fånga upp teman som jag inte förutsett innan jag genomfört intervjuerna.

Jag hade även kunnat använda mig av andra metoder för att svara på mina frågeställningar. Mina förutsättningar för att genomföra en deltagarobservation hade förmodligen varit goda, jag är ju redan en del av det sammanhang jag vill studera. Genom att följa med andra personer som bor i södra skärgården på deras dagliga resor hade jag själv kunnat observera vilka val de gjorde och kunnat fråga om motiven till detta. På så vis hade jag fått en god inblick i vilka problem som uppstår längs vägen och hur respondenterna valde att lösa dessa. Problemet med denna metod är att det hade blivit svårt att undersöka alternativ som inte finns att tillgå i nuläget. Det hade t.ex. blivit svårt att observera hur en förändrad servicetillgång på ön hade påverkat transportbehovet eftersom jag inte kan påverka servicetillgången. Det hade också blivit svårt att se alla de alternativ som respondenten valde bort, och anledningarna till detta. Jag hade alltså ändå fått komplettera med muntliga intervjuer och undersökningens och analysförfarandets tidsåtgång hade blivit mycket mer omfattande. Att använda attitydtester hade kunnat ge intressanta resultat i förhållande till människors inställning till bilen och till alternativten. Jag hade då varit tvungen att ta fram egna sådana tester, vilket jag inte anser mig vara kvalificerad att göra. Risken hade också varit stor att de gett sken av att vara objektiva, trots att de inte verkligen skulle vara det. Svenning (2003:144f) lyfter fram ännu ett problem med denna typ av undersökningar: jag hade även här, i likhet med om jag gjort en skriftlig enkätundersökning, gått miste om respondenternas möjlighet att argumentera och resonera kring svaren på frågorna.

3. TEORI

3.1 Inledning

Följande avsnitt är en genomgång av tidigare forskning i relation till transporter i människors vardag. Här beskriver jag andra forskares teorier kring hur transporterna och samhället påverkar varandra, hur vi kan hantera transporter i framtiden och vad som är viktigt att ta hänsyn till då vi planerar samhällets transportsystem. Jag redogör vidare för den forskning som behandlar transporter specifikt i relation till öar och hur förutsättningarna på öar skiljer sig från förutsättningarna på fastlandet.

3.2 Samhället och transporterna

3.2.1 Transporterna påverkar samhället, samhället påverkar transporterna

Hur vi rör oss i rummet återspeglar hur vi organiserat vårt samhälle. Är samhället organiserat över stora geografiska avstånd blir också användningen av teknologi som snabbt kan överbrygga detta avstånd stor: vi använder oss i högre grad av bilar, tåg, flyg och så kallad informations- och kommunikationsteknik (IKT t.ex. internet). Det är inte bara den ekonomiska och administrativa organiseringen som är viktig i sammanhanget, utan även den sociala organiseringen påverkar. Är människors sociala nätverk spridda över stora geografiska avstånd ökar behovet av rörlighet. Kulturella strukturer, i form av föreställningar och förväntningar kring hur långt och snabbt vi skall kunna förflytta oss spelar också en viktig roll. Anses det t.ex. normalt att ha de flesta av sina vänner inom gång- och cykelavstånd, eller är det normala att ha dem på sådant avstånd att bilen ofta blir nödvändig för att möjliggöra möten? (Frändberg och Vilhelmson 2010:106ff)

Idag är förväntningarna på människors rörlighet hög: vi förväntas kunna förflytta oss snabbt över stora avstånd (Frändberg och Vilhelmson 2010:106ff). Vårt samhälle är uppbyggt efter detta, och ekonomin är beroende av en hög rörlighet. Rörligheten har många positiva effekter, men dagens transportsystem medför också många nackdelar så som luftföroreningar, buller, hög energikonsumtion, utsläpp av växthusgaser, stora utrymmeskrav och stora säkerhetsrisker (Gil *et al.* 2011:1309ff). Transportsektorn står för tillfället för en fjärdedel av världens koldioxidutsläpp och ungefär 60 % av världens oljekonsumtion (Frändberg och Vilhelmson 2010:107; Gil *et al.* 2011:1309; Steg och Gifford 2005:59).

För att skapa ett hållbart resande behövs, enligt Banister (2011), flera olika förändringar: vi måste minska resebehovet, människor måste börja resa på annat vis (med mindre energiintensiva transportmedel), vi behöver minska resornas längd och öka transportsystemets effektivitet. För att uppnå detta krävs insatser på samtliga geografiska skalnivåer: lokalt, regionalt, nationellt och internationellt (Frändberg och Vilhelmson 2010:108).

En del i ovan beskrivna problematik är bilens dominerande roll i samhället (Banister 2005). Bilägandet och bilanvändandet ökar i de flesta länder jorden runt, och med detta kommer ökade utsläpp (Warren och Enoch 2010:193). Eurostat uppskattar att det år 2006 fanns i genomsnitt 455 bilar/1000 personer i EU som helhet. I Sverige låg genomsnittet samma år på 461 bilar/1000 personer, och år 2011 på 464 bilar/1000 personer (siffror för EU som helhet saknas efter år 2006) (Eurostat 2014). Bilägande är en nyckelfaktor för bilanvändande. Att minska bilägandet genom att få folk att frivilligt inte äga en bil blir därför avgörande för att minska bilanvändandet (Banister

2005:7; Warren och Enoch 2010:194). På kort sikt minskas barriäreffekterna av fysiska avstånd genom användning av snabba transportmedel (som bilen), men på lång sikt ökar ändå barriäreffekterna genom att samhällets fysiska struktur anpassas till människors ökade rörlighet. Frändberg och Vilhelmsson skriver:

”One important tendency is the spatial extension of everyday life causing, and being caused by, urban sprawl. This process of distancing leads to locked-in mobility needs and a vicious circle of successively increasing demand for transportation. It exemplifies how an increased general use of fast means of transportation (first and foremost, the massive use of cars) reduces physical distances in the short term but increases them in the longer term, as the socio-spatial structure adapts to people’s increased mobility and reach” (Frändberg och Vilhelmsson 2010:110).

Bilen har möjliggjort att restiden hållits konstant trots att staden kunnat bre ut sig över stora avstånd. Detta har gjort kollektivtrafiken, cykeln och gåendet till mindre attraktiva alternativ (Banister 2008). Städernas decentralisering ökar behovet att transportera sig långa sträckor och minskar möjligheterna att skapa effektiv kollektivtrafik. Bilberoendet gör biltrafiken till ett dominerande inslag i staden vilket skapar barriärer för andra transportmedel: vägar och parkeringar utgör fysiska barriärer för fotgängare, cyklister och personer med rörelsehinder samtidigt som biltrafiken utgör en säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter. För den som inte har tillgång till bil blir en sådan stad fientlig och svårtillgänglig (Banister 2005). Dagens städer är i hög grad funktionsseparerade, människor bor på en plats, arbetar på en annan, handlar mat på en tredje och köper kläder på en fjärde. Detta späder ytterligare på bilberoendet. Funktionsblandning bidrar däremot till minskat resande och ökad social hållbarhet, bland annat genom ökad tillgänglighet, jämlikhet och trivsel (Camagni *et al.* 2002:209; Unsworth 2004:137ff; Banister 2011: 1538).

Staden fysiska struktur, och hur olika transportmedel prioriteras i rummet, är alltså avgörande för människors resebeteende. Målet kan därför vara att planera städer med en sådan skala, funktionsblandning och densitet att bilen inte behövs: behovet att förflytta sig minskas samtidigt som effektiva kollektivtrafiksystem utvecklas där det behövs. De aktiviteter vi behöver tillgå ofta bör finnas lokalt. Vardagsaktiviteter vi behöver tillgå mer sällan bör organiseras i en hierarisk struktur med god tillgänglighet via en effektiv kollektivtrafik. Längre resor på fritiden och resor till mer sparsamt befolkade områden bör möjliggöras med hjälp av delat biläggande och flexibla, innovativa lösningar för biluthyrning. Vi bör sträva efter att skapa en kontext där miljövänliga beslut och hållbara beteenden blir smidiga och att betrakta som en given del av vardagen, så att hållbar rörlighet bäddas in i människornas omgivning (Banister 2005:246f; Frändberg och Vilhelmsson 2010:108f). Fotgängare och cyklister bör prioriteras framför bilarna i planeringen och hastigheten på de motoriserade transporterna bör sänkas. Att avsätta plats för offentliga transportmedel i staden kan öka kollektivtrafikens marknadsandel medan tillgång till parkering främjar användandet av bilen. Banister argumenterar för att vi skall betrakta gatan som ett socialt rum och möjliggöra olika användning av detta rum vid olika tider på dygnet. Makthavare måste skapa en tydlig vision av vad de vill uppnå och långsiktigt sträva efter det, istället för att alltid låta den aktuella efterfrågan styra (Banister 2008; 2011; Unsworth 2004; Gil *et al.* 2011).

3.3 Individen och transporterna versus kollektivet och transporterna

3.3.1 Individens vanor

För den enskilde individen kompletterar olika transportmedel ofta varandra. Många utnyttjar både bil, kollektivtrafik och andra transportmedel och gör olika val för olika resor (Beirão och Sarsfield Cabral 2007). Bamberg (2014) konstaterar att vana spelar en viktig roll för våra val av transportmedel. Har vi vant oss vid ett visst beteende triggas detta automatiskt då vi hamnar i liknande situationer i framtiden. Är vi vana vid att cykla så funderar vi inte varje morgon över om vi just idag ska ta bussen istället. Vi är ofta inte ens medvetna om alla de alternativ vi väljer bort i och med ett visst, invariant agerande. Att ändå välja ett annat beteende än det invanda kräver ett stort mått av självkontroll. Vid beteendeförändringar krävs det ett visst antal upprepningar innan förändringen har ”satt sig”, vanor är svåra att arbeta bort. För att uppnå förändring behövs därför oftast både ett medvetandegörande om vilka konsekvenser ett visst handlande för med sig, om vilka alternativ som finns och en uppmuntran till att välja bra alternativ. Att försöka få människor att förändra sitt beteende utan att först göra dem medvetna om vad som får dem att bete sig på ett visst sätt och vilka konsekvenser detta beteende har kan lätt leda till att de uppfattar förändringsförsöken som ett hot mot deras valfrihet och skjuter argumenten ifrån sig. Det gäller alltså att närma sig människor på rätt sätt, när de är psykologiskt redo att ta till sig förändringsförslag (Bamberg 2014).

3.3.2 Transportmedlens funktionalitet

Bilen kopplas ofta till funktionella fördelar för den enskilde: det upplevs som ett snabbt, enkelt och bekvämt sätt att transportera sig, samtidigt som det möjliggör ett stort mått av individuell frihet. Du kan komma och gå som du vill utan att anpassa dig efter andra i samma utsträckning som om du utnyttjar kollektivtrafiken. Medan bilens fördelar är tydligt kopplade till individen påverkar dess nackdelar (t.ex. miljöpåverkan) främst samhället som kollektiv. Nackdelarna kan därför uppfattas som mer avlägsna av den enskilde resenären (Beirão och Sarsfield Cabral 2007). Det finns dock även individuella fördelar med att låta bli bilen. Banister lyfter fram hälsoaspekterna med olika transportmedel och menar att det är mer hälsosamt att gå, cykla och åka kollektivt än att åka bil. Individen som transporterar sig blir mer fysiskt aktiv (i kollektivtrafiken genom att gå till och från hållplatsen, att byta fordon m.m.), samtidigt som denne bidrar till en renare och mer hälsosam miljö. Planerare kan bidra till mer hälsosamma transporter genom att skapa en säker miljö för fotgängare och cyklister (Banister 2008).

3.3.3 Känsломässig anknytning till bilen

Olika transportsätt är även knutna till olika symboliska och känsломässiga värden – människor väljer transportsätt beroende på hur de vill bli uppfattade och socialt tryck spelar roll för vilka val vi gör (Beirão och Sarsfield Cabral 2007:487; Steg 2005). Bilen är alltså mer än bara ett funktionellt redskap. Bilen är en global ikon som värderas högt i vår kultur och förknippas med stora (föreställda) fördelar så som en känsla av frihet, makt, status och överlägsenhet. I bilen känner sig människor säkra. Den ger människor en känsla av kontroll eftersom många upplever att de kan påverka sitt resande i högre grad då de reser med bil än då de reser med kollektivtrafiken. Bilen blir också ett privat rum där människor t.ex. kan lyssna på den musik de vill: ett slags portabel förlängning av det egna hemmet (Banister 2005; Beirão och Sarsfield Cabral 2007; Steg 2005). Steg (2005) presenterar två enkätundersökningar där hon kopplar samman människors känsломässiga anknytning till bilen med deras faktiska användning av densamma. Hon upptäckte i sin undersökning att respondenter som värderade bilens känsломässiga värden högt var mindre benägna att minska sitt bilanvändande, de använde också bilen för arbetspendling i högre grad än personer

med mindre tydlig känslomässig koppling till bilen. Bilens instrumentella värden värderades däremot lika högt oavsett hur mycket respondenterna använde bilen. De flesta var alltså överens om vilka instrumentella funktioner bilen uppfyllde, men de som körde mycket bil värderade känslomässiga och symboliska värden högre än de som körde lite. Steg menar att anledningen till att bilen spelar en så viktig emotionell roll kan vara att materiella ägodelar, så som en bil, i hög grad är kopplat till människors identitet och sociala status (Steg 2005). En del i att främja andra transportmedel bör alltså vara att göra bilen mindre emotionellt attraktiv (Beirão och Sarsfield Cabral 2007).

3.3.4 *Upplevelser av kollektivtrafiken*

Steg (2005) menar att det inte finns samma starka känslomässiga koppling till kollektiva transportmedel som till bilen. Beirão och Sarsfield Cabral (2007) genomförde en intervjustudie i Porto i Portugal där resenärer ombads svara på frågor om sitt resande och sin syn på bilen respektive kollektivtrafiken. När människor i undersökningen ombads beskriva hur kollektivtrafiken fungerade tenderade de att fokusera på dess sämsta prestation. Enstaka händelser kunde alltså ha större betydelse för hur kollektivtrafiken upplevdes än dess genomsnittliga prestation. Det blir därför avgörande hur tillfälliga problem hanteras av dem som driver kollektivtrafiken: känner sig människor väl bemötta och välinformerade så påverkas deras bild av kollektivtrafiken mindre negativt än annars. När respondenterna skulle beskriva vad som motiverar dem att använda kollektivtrafiken angav de bland annat lättillgänglig och lättförståelig information, direktanslutning mellan hem och arbete, pålitlig restid, brist på parkeringsplatser, pengabesparing och att bidra till en bättre miljö. Sådant som beskrevs som barriärer mot att använda kollektivtrafiken var bland annat lång restid, många byten, opålitlighet, för dålig turtäthet, brist på information, dåliga förhållanden vid hållplatserna och vana vid att köra bil. Huruvida respondenterna upplevde att de kunde lita på tidsangivelserna i kollektivtrafikens tidtabeller visade sig vara en avgörande faktor för människors val av transportmedel. Om restiden varierade mycket från gång till gång valde många att åka bil istället. Forskarna upptäckte också att restiden med bil ofta uppfattades som kortare än den faktiskt var eftersom respondenterna då kände att de själva hade kontroll över resan. Resenärerna ville gärna känna att de hade kontroll över resan även med kollektivtrafiken – korta väntetider, en snabb resa och pålitlighet visade sig vara viktiga faktorer för att uppnå detta.

Även en undersökning på Azorerna visade att brist på punktlighet i kollektivtrafiken var en av anledningarna till att människor valde att åka bil (Gil *et al.* 2011). Undersökningen i Portugal visade också att människor som utnyttjade kollektivtrafiken ofta beskrev den i mer positiva ordalag än dem som alltid åkte bil. Vanebilisternas negativa bild av kollektivtrafiken skulle alltså kunna vara en missuppfattning. Det blir då viktigt att marknadsföra kollektivtrafiken på rätt sätt så att den framhålls som en positiv upplevelse. Även om miljömässiga hänsyn inte lyftes fram som någon avgörande faktor av respondenterna i Beirão och Sarsfield Cabral's undersökning, så menar forskarna ändå att marknadsföring av kollektiva transportmedel som miljövänliga kan vara ett sätt att kontra bilen som statussymbol (Beirão och Sarsfield Cabral 2007).

3.3.5 *Resans mål påverkar transportmedelsvalet*

Olika faktorer har olika betydelse beroende på vilken typ av resa det rör sig om. Vid jobbresor är ofta tidsåtgången en kritisk punkt, de ska helst gå så snabbt som möjligt. Vid resor på fritiden är detta ofta inte riktigt lika känsligt. Resan kan till och med bli en aktivitet med ett värde i sig, där restiden får lov att vara lång utan att det gör något. Långsammare resor sparar ofta på miljön och

möjliggör en säkrare trafikmiljö. Banister menar att policyer därför bör utformas för att sträva mot en rimlig restid, en avvägning mellan tidsåtgång och miljö- respektive säkerhetshänsyn, snarare än efter att minimera restiden. Det är, som jag också nämnde ovan, ofta viktigare att restiden är tillförlitlig än att den är så kort som möjligt (Banister 2008). Det är viktigt att vara medveten om att människor väljer att åka bil av olika anledningar och har olika preferenser – för en del täcker bilen upp funktionsmässigt då kollektivtrafiken inte räcker till, t.ex. vid längre resor, i samband med storhandling eller nattetid då kollektivtrafiken inte går. Men resandet är inte alltid bara en nyttouppfyllande aktivitet. Människors attityd till resande har stor betydelse för hur mycket de reser över huvud taget. Vissa kör bil helt enkelt för att de tycker om att åka bil, inte för att de ska någon särskild stans (Beirão och Sarsfield Cabral 2007).

3.3.6 Morot och piska – att ändra människors beteenden

En enda metod kan alltså inte ensam få alla, eller ens särskilt många, bilister att börja använda andra transportmedel. Det räcker t.ex. inte enbart med att förbättra kollektivtrafiken för att övertyga ”passionerade bilåkare” om att lämna bilen (Beirão och Sarsfield Cabral 2007). Handy (2014) föreslår en rad olika strategier för att få människor att välja mer hälsosamma, hållbara transporter. Hon menar att det behövs både morot och piska för att få folk att ändra sitt beteende. Morötter kan vara att förbättra förhållandena för aktiva transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) genom att tillhandahålla en ren, säker och trivsamt miljö på gång- och cykelvägar, vid hållplatser och på kollektivtrafikens fordon samt att förbättra kollektivtrafikens service i form av täckningsområde, turtäthet, tillförlitlighet och komfort, utan att höja taxan. Handy föreslår också att planerare arbetar för att minska behovet av transport genom att göra lokala destinationer mer attraktiva i förhållande till mer avlägsna destinationer, samt att öka lockelsen i att inte resa alls genom att t.ex. tillhandahålla hemleverans, internethandel och göra service tillgänglig på arbetsplatser i högre utsträckning än idag. Åtgärder som, enligt Handy, kan fungera som piskor är sådant som gör bilåkandet mindre attraktivt, t.ex. ökade kostnader (i form av parkeringstaxor och trängselavgifter) och bilfria zoner i stadskärnan.

Ett förslag som återkommer som en möjlig lösning för att minska behovet att resa över huvud taget är att skapa möjlighet till ökad användning av IKT, t.ex. för att arbeta hemifrån eller att handla på internet. Banister (2008) påpekar dock att ökad användning av IKT inte automatiskt innebär att resandet minskar, även om det kan få den effekten. Ökad IKT-användning kan också innebära att resandet blir mer flexibelt och att resorna blir färre, men längre. Frändberg och Vilhelmsson (2010) menar till och med att resandet kan öka eftersom IKT möjliggör att aktiviteter kombineras på nya sätt och blir tillgängliga i nya miljöer.

3.4 Vikten av kommunikation

3.4.1 Förändringar möter motstånd - ibland

Många bilanvändare instämmer i att tekniska lösningar i själva bilen inte räcker för att göra transportsystemet hållbart. De accepterar att bilanvändandet måste minska, men är ändå emot åtgärder som begränsar deras eget bilanvändande. Att förbättra den kollektiva livskvaliteten på lång sikt kan stå i motsats till individuella intressen, åtminstone på kort sikt. Att minska bilanvändandet innebär förmodligen att vi måste ändra våra livsstilar, vilket kan väcka motstånd (åtminstone till en början) eftersom många upplever att de tvingas göra avkall på sin frihet, komfort och privata sfär samtidigt som resandet kan upplevas som mindre smidigt. De kollektiva vinsterna uppnås inte

omedelbart, utan blir tydliga först på lång sikt, medan de nackdelar förändringarna innebär blir omedelbart uppenbara för människor. Åtgärder för att förändra människors resebeteenden kan därför mötas med stort motstånd och betraktas som oacceptabla av många (Steg och Gifford 2005).

Men det måste inte vara så, Gil *et al.* (2011) upptäckte i sin undersökning i Portugal att många bilister var för begränsningar i bilarnas rörelseutrymme i staden, till förmån för mer plats för gångtrafikanter (Gil *et al.* 2011). Ofta är också acceptansen för åtgärder högre efter att nya transportpolicyer väl införts än i planeringsskedet. En anledning kan vara att innan förändringarna genomförts är osäkerheten stor kring vilka faktiska konsekvenser de kommer att få. Människor förväntar sig då att det *kan* bli ett negativt utfall och föredrar därför status quo. Det blir därför ytterst viktigt hur politiker och tjänstemän presenterar förslag till åtgärder. De bör kommuniceras på ett trovärdigt och lättbegripligt sätt så att konsekvenserna, både positiva och negativa, för både kollektivet och individen, blir tydliga. Att acceptansen är högre för redan genomförda policyförändringar kan också bero på att människor tenderar att anpassa sina förväntningar till rådande förhållanden. På lång sikt kan alltså livskvaliteten bedömas vara densamma, trots att den på kort sikt bedöms som försämrad av en viss åtgärd. Förändringar i livskvalitet i ett avseende kan också kompenseras genom förbättringar i andra avseenden, t.ex. en bättre miljö. Det kan dock bli nödvändigt att kompensera grupper som drabbas särskilt hårt av policyförändringar för att inte de skall bygga upp ett psykologiskt motstånd mot förändringarna (Steg och Gifford 2005).

3.4.2 Delaktighet och inflytande

Allmänheten bör ges möjlighet att påverka på ett tidigt stadium så att deras önskemål och synpunkter kan tas tillvara på ett bra sätt. Detta kan vara avgörande för att åtgärderna skall få önskad effekt. Banister (2005) påpekar att människor ofta är väldigt kreativa när det gäller att finna vägar runt förändringar de inte stödjer. Han, och fler med honom (Unsworth 2004), menar därför att planeringen måste involvera alla berörda intressenter för att planerarna skall lyckas skapa förståelse och acceptans för principerna bakom åtgärderna och därigenom öka sannolikheten för beteendeförändringar. En öppen debatt måste föras där man tydligt kopplar de individuella transportvalen till breda hållbarhetsfrågor så att individualismen kan hållas tillbaka till fördel för en större acceptans av ett kollektivt ansvar för transporternas inverkan på samhället och miljön. Individer måste få hjälp att koppla vardagens beslut och individuell nytta med olika transportsätt till en vidare kontext och till kollektiv social välfärd (Banister 2005; 2008; 2011; Unsworth 2004). Att låta lokala intressenter ha verkligt inflytande över policyförändringsprocesser har många fördelar: de som skall fatta beslut får tillgång till viktig information samtidigt som framtida konflikter kan förebyggas genom att man skapar en gemensam ansvarskänsla och hängivenhet hos dem som ska nyttja systemet. Lösningarna blir mer effektiva och tillfredsställer behoven bättre. Genom samarbete med t.ex. privata organisationer kan också kostnaderna för implementering av policyprogram delas upp mellan flera parter (Gil *et al.* 2011).

3.5 Öar och transporter

Gil *et al.* (2011) konstaterar att det forskats väldigt lite på transporter i anknytning till små öar, trots att denna speciella miljö kräver många särskilda hänsyn för att man ska kunna anpassa policyer till lokala förhållanden. De studier jag funnit som berör öar och transporter fokuserar främst på en brittisk eller portugisisk kontext (Cross och Nutley 1999; Gil *et al.* 2011; Nutley 1979), alternativt på öar som utgör egna nationer och har biltrafik på ön (Attard 2005; Enoch och Warren 2008;

Warren och Enoch 2010). I de senare fallen fokuseras ofta på hur rörligheten på öarna påverkar den ekonomiska utvecklingen. Jag har också funnit viss forskning som fokuserar på fysisk planering, resurshantering i stort och klimatförändringar i relation till öar (se Calado *et al.* 2013) samt en hel del forskning kring turismens inverkan på öar (se t.ex. Carlsen och Butler 2011).

Gil *et al* (2011) beskriver de begränsningar som ofta är karaktäristiska för små öar. De är små, otillgängliga, isolerade och ofta är öarnas ekonomiska aktivitet orienterad utåt, utanför öarna. Kostnaderna för att få tillgång till varor och tjänster utanför öarna är höga, och resurserna på öarna är oftast begränsade. Vidare påpekar Warren och Enoch (2010) att små önationer inte kan utnyttja storskalsfördelar och inte skapa någon stark inre marknad, de framhåller också att det är svårt tillgodose spridda skärgårdar med en effektiv kollektivtrafik. Men de pekar även på fördelar med små öar: invånare i små önationer anger ofta en hög livstillfredsställelse och deras livsföring har oftast mindre inverkan på miljön än andra länder med jämförbart västånd. De menar att detta kan bero på att ökontexten uppmuntrar till sociala och ekonomiska anpassningar och till samarbete människor emellan. Warren och Enoch menar att inkomst är den faktor som påverkar bilanvändandet mest, även i små önationer. Bilanvändandet i små önationer är dock lägre än på andra platser. Detta kan bland annat bero på att avstånden är små. Det spelar också roll att beslutskedjorna i små önationer ofta är relativt direkta tack vare en platt politisk struktur. Detta möjliggör drastiska åtgärder så länge de inte medför allt för stort missnöje från allmänheten, men det skapar samtidigt ett hårt socialt tryck mot att fatta impopulära beslut, som att försvåra för bilister.

Cross och Nutley (1999) beskriver en enkätundersökning som genomfördes på ett antal irländska, bilfria öar. Kommunikationerna till fastlandet var relativt begränsade (högsta kategorin för antal båtturer till öarna anges som ”mer än två turer per dag”, vissa öar trafikeras vintertid inte mer än 1-2 gånger per vecka). Bilägandet bland öborna var lågt (ca 5 %). Cross och Nutley kunde konstatera att havsöverfarten var en avgörande barriär för öborna. Den verkade i viss mån ställa vanliga normer och resmönster på ända. Restid, linjära avstånd och kostnader hade inte samma effekt här som vid resor mellan två punkter på fastlandet. Normalt, hierarkiskt resebeteende verkade inte råda: öborna tenderade att tillfredsställa sina behov av service så nära angörningspunkten som möjligt, istället för att med jämna mellanrum ta sig till större servicecentran längre bort. Resorna blev färre och de resor som genomfördes utnyttjades maximalt, med så många utträttade ärenden som möjligt.

4. ÖLIV OCH FASTLANDSTRANSPORTER

4.1 Inledning

I detta kapitel redogör jag för vad som framkommit vid de intervjuer jag genomfört för denna studie. Jag beskriver respondenternas förutsättningar samt deras vanor, föreställningar och tankar kring sina transporter. Jag beskriver hur respondenterna förhåller sig till olika transportmedel och vilka faktorer de anser påverkar deras transportval. Kapitlet är uppdelat i stycken baserat på teman som återkom i intervjuerna: parkeringar, relationen till bilen, relationen till andra transportmedel och alternativ samt barriärer mot dessa, hur skärgårdskontextens särskilda förutsättningar påverkar respondenternas liv samt varför sommaren får respondenterna att tappa förtroendet för politiker och planerare. I detta kapitel, liksom i analysen, behandlas kollektivtrafiken på fastlandet (här ofta benämnd "kollektivtrafiken") separat från kollektivtrafiken i skärgården (här ofta benämnd "båten") om inte annat framgår av texten.

4.2 Skärgårdsborna och bilen

4.2.1 Parkeringar och körkort

Samtliga respondenter som har bil i familjen påpekar att det råder stor brist på parkeringsplatser på Saltholmen och i Långedrag, särskilt på sommaren. De påtalar även att det är ett problem att kön till de fasta platserna rör sig för långsamt. Nu håller folk, enligt en respondent, kvar sin plats så länge det bara är möjligt eftersom de ser att det är ytterst svårt att få en ny. Någon typ av förändring behövs, menar respondenten, för att folk ska våga släppa en fast parkeringsplats om de inte behöver den för tillfället. En annan respondent anser att det behövs en översyn av vilka som utnyttjar de fasta platserna på Saltholmen eftersom denne hävdar att det inte alltid överensstämmer med vad som står på parkeringstillståndet. En tredje säger att hen upplever Saltholmen som en osäker plats att parkera sin bil. Respondenten menar att bilarna där ofta utsätts för skadegörelse och att hen då och då råkar ut för att någon ställt sig på hens fasta plats, vilket ofta innebär att hen missar båten.

4.2.2 Skärgårdsbornas inställning till körkort och bilägande

De som inte har körkort säger sig vilja skaffa det, i bägge de familjer där ingen av de vuxna har körkort är en vuxen på väg att skaffa det. För den ena respondenten som detta berör, är körkortet en förutsättning för att kunna läsa en utbildning hen är intresserad av eftersom den är lokaliserad till en plats som skulle ta allt för lång tid att nå med kollektivtrafiken. Den andra respondenten säger att hen vill ha ett körkort för att kunna göra långresor enklare, för att kunna handla stora, skrymmande saker, kunna storhandla och för att slippa vara beroende av andra.

Att slippa vara beroende av andra framhåller ytterligare en respondent som en viktig anledning till valet att äga en bil, det underlättar utflykter till släktingar som bor otillgängligt. Hen var tidigare med i en bilpool och tyckte det fungerade bra, men när familjen fick barn valde de att skaffa bil för att slippa bära så mycket saker, särskilt bilbarnstolarna. Respondenten anser att en egen bil är mer praktiskt än en bilpoolsbil. En annan respondent menar att familjens bil får hen att känna sig fri, medan det faktum att respondenten själv inte har något körkort, i kombination med begränsade kollektiva båttransporter i södra skärgården, gör att hen känner sig isolerad och låst: respondenten hinner inte ta sig någonstans innan hen måste vara hemma och ta emot de äldre barnen som kommer hem från skolan. Respondenten skulle gärna använda bilen mer än vad som nu är möjligt. I nuläget används familjens bil mycket sparsamt, max en gång i veckan, och oftast för att åka och handla mat.

En respondent uttrycker ett mer känslomässigt förhållande till sin bil och menar att den fungerar som ett förlängt vardagsrum. Bilen används så gott som varje vardag av någon av de vuxna i familjen, ibland även på helgerna om familjen behöver åka och handla eller göra andra ärenden. Bilen är egentligen inte nödvändig för respondentens jobbspending, men hen tar den gärna ändå om hen ska bära med sig mycket saker eller vill vara säker på att hinna med båten (t.ex. för att hämta sitt barn på förskolan). Att köra egen bil menar respondenten underlättar, det minskar stressen och gör att hen upplever sig ha kontroll. I bilen förvaras ”bra-att-ha-saker” som spännband, vatten och kassar att bära mat i.

”För mig är bil trygghet. Jag kan också fly till bilen om jag inte kommer med båten, med ...//... [namnet på respondentens barn], säg att hon är trött och vi inte kommer med ut, och det är knökfullt på Saltholmen. Eller att vi har fastnat i en trafikolycka i Götatunneln, och missar båten, det behöver inte vara någons fel, liksom, utan det är bara en sådan... Då kan vi i alla fall sitta inne, varmt, med musik, med vatten, med russin, vi har en extra filt. Allting är ju stängt på Saltholmen, liksom, annars.”
(Respondent 4, Köpstadsö)

4.2.3 Bilanvändning i vardagen

En respondent menar att hen använder bilen så lite som möjligt. Den används för jobbspending vissa dagar i veckan då en kollektiv resa skulle ta orimligt lång tid, för mathandling i samband med dessa resor, vid tillfällen då hen skall handla stora, skrymmande saker samt för enstaka utflykter med familjen, totalt ca 2-3 gånger per vecka. Respondenten framhåller miljöhänsyn som ett viktigt skäl att inte använda bilen mer än nödvändigt. En annan respondent har ingen egen bil och inget körkort, men respondentens partner (som respondenten inte bor tillsammans med) har bil som respondenten använder för att ta sig till och från sin partner samt för att handla mat. Totalt använder respondenten bil ca 3 gånger per vecka. Hen menar att fördelen med bil är att du kommer närmare målet än med kollektivtrafiken, att bilen går när du vill och att en resa med bil går fort. En fjärde respondent använder sin bil 3-4 gånger per vecka, oftast för att ta sig till jobbet eftersom marginalerna i kollektivtrafiken är för små vid den tid på dygnet då hen börjar sitt arbete som inte tillåter sen ankomst. Respondenten och dennes familj använder även bilen för att hälsa på släktingar och för att ta sig till barnens fritidsaktiviteter.

4.2.4 Att förändra sitt bilägande – alternativ till att äga

När de fyra respondenter som ägde bil fick frågan om de någonsin funderat på att göra sig av med den svarade två klart nej och två ja. En respondent svarade att hen inte vill göra sig av med sin bil eftersom hen anser att kollektivtrafiken inte uppfyller dennes behov: hen vill ha sin bil för att kunna storhandla mat, ta sig till platser utanför stan på ett smidigt sätt och kunna transportera hela familjen på en gång på ett enkelt vis. Däremot har respondenten och hens partner valt att ”minska” sitt bilägande genom att dela en bil med respondentens föräldrar, detta för att underlätta och spara pengar. En annan respondent vill inte göra sig av med sin bil och anger ungefär samma grunder för detta som den förra: respondenten anser inte att kollektivtrafiken eller bilpoolerna uppfyller de behov hen har lika bra som en egen bil. Respondenten vill kunna ta sig till sitt sommarställe, storhandla, handla möbler och andra skrymmande saker. Respondenten har en egen bil och har dessutom viss tillgång till sin svärfars bil. En period funderade respondenten och dennes partner på

att skaffa ytterligare en, större, bil, men släppte den tanken eftersom de ansåg att det skulle bli en onödig kostnad. Respondenten menar att bilpooler kan lösa en del av problemet med brist på parkeringsplatser, men att det inte är rimligt att förvänta sig att alla skall gå med i en bilpool. Det skulle innebära allt för hårt tryck på bilpoolsbilarna vid storhelger och dylikt, anser hen. Respondenten tror att det är långt kvar innan majoriteten släpper sitt bilägande och att kollektivtrafiken och andra alternativ måste förbättras för att det ska bli möjligt. Nu menar hen att alternativen snarare blir sämre och mer svårtillgängliga. Respondenten påpekar vidare att det måste bli mycket användarvänligt och smidigt att boka bilpoolsbilarna för att fler skall våga använda sig av dem: hen tror att tekniska svårigheter kan avskräcka vissa, särskilt äldre, från att använda sig av bilpoolerna. Hen menar att många företag tar för givet att alla kan och vill använda sig av appar i sina mobiltelefoner och boka på internet, något som enligt respondentens erfarenhet inte stämmer med verkligheten. Att äga sin egen bil och ha sin egen nyckel framhåller hen som ett tekniskt enklare alternativ.

En av de andra respondenterna har funderat på att göra sig av med den egna bilen och istället gå med i en bilpool. Idén föll dock efter en kostnadsberäkning. Eftersom respondentens partner använder bilen för att pendla till en ort drygt sju mil bort i arbetet, och stannar där över natt en gång i veckan, skulle de behöva betala en dyr kostnad varje gång då bilen måste vara bokad ända tills den är åter på den parkeringsplats där den hämtats. Bilpoolerna skulle behöva göras mer flexibla för att det skulle vara ett reellt alternativ för deras familj. Respondenten menar ändå att möjlighet till förvaring av t.ex. bilbarnstolar på Saltholmen, i anslutning till bilpoolsbilarna, eventuellt skulle underlätta för dem att vara med i en bilpool, men att monteringen och demonteringen av bilbarnstolarna i så fall skulle behöva göras mycket smidig. Den fjärde respondenten var tidigare med i en bilpool och påpekar samma brist med dessa som den förra: det är dyrt att vara borta flera dagar med en bilpoolsbil. Även om respondenten inser att denna kostnad inte självklart är dyrare, sett över en längre tid, än att ha en egen bil så menar hen att det är en kostnad som "känns mer" än de löpande kostnader en egen bil innebär. Respondenten och dennes familj har tidigare tänkt att de ska göra sig av med bilen och gå med i en bilpool igen när barnen inte längre behöver bilbarnstolar, men nu är hen tveksam till att detta kommer att ske eftersom de blir allt mer bekväma med sin bil ju längre de har den. Hade det funnits bättre möjligheter till förvaring i närheten av bilpoolsbilarna tror respondenten dock inte att de hade tagit steget att skaffa en egen bil eftersom det var svårigheterna att få med sig mycket saker till bilen som fick dem att fatta beslutet. I nuläget anser respondenten dock inte att bilpool är ett ekonomiskt försvarbart alternativ för dem eftersom en bilpool blir mindre ekonomisk ju mer du använder bilen. Respondenten påpekar också att det är hårt tryck på bilpoolsbilar vid storhelger, då många vill ha bil, och att det är svårt att göra spontana utflykter med en bilpoolsbil eftersom det kräver viss förberedelse. En femte respondent äger ingen bil och har inget körkort i familjen. Respondenten tror inte heller att de kommer att skaffa en bil om någon av dem tar körkort i framtiden. Hen menar att de vant sig vid att åka kollektivt.

"Vi måste ju ha vårt månadskort för att vi måste åka båt in till fastlandet. Och då blir det ju ytterligare en utgift att ha bil. Men är man med i en bilpool, eller hyr bil ibland, så kostar det ju en fast månadskostnad, och sedan bara när man använder det."
(Respondent 6, Köpstadsö)

Respondenten tror också att hen lätt skulle börja använda bilen mer än nödvändigt om den var för

lättillgänglig, och att bästa sättet att undvika detta är att inte äga en egen bil.

4.2.5 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan konstateras att respondenterna är tämligen överens om att parkerings-situationen på Saltholmen inte är bra i nuläget: det är ont om platser, långa köer för att få tillgång till en egen plats och stor risk för skadegörelse. Respondenterna kopplar den egna bilen till frihet, flexibilitet och oberoende. De respondenter som äger en bil använder den olika mycket, någon max en gång i veckan, någon så gott som varje vardag. En respondent (som använder bilen ofta) talar om bilen som ett förlängt vardagsrum, medan andra främst framhåller dess instrumentella fördelar. Två av bilägarna har aldrig övervägt att göra sig av med sin bil, de ser inga reella alternativ. Två bilägare har funderat på att sälja bilen, men har valt att behålla den eftersom de inte anser att bilpoolerna fungerar tillfredsställande, bland annat är det en kostnadsfråga. En respondent som i nuläget inte har någon bil tror inte heller att familjen kommer att skaffa någon. Hen menar att det skulle innebära en risk att de vänjer sig vid att använda den mer än nödvändigt, nu är de vana att använda kollektivtrafiken.

4.3 Cykeln, kollektivtrafiken och båten – användarvänlighet och barriärer

4.3.1 Cykeln

Alla respondenter utom en säger sig i olika grad använda cykeln för transport på fastlandet. En respondent använder cykeln främst för kortare sträckor. Två respondenter cyklar till jobbet ibland, men inte särskilt ofta, medan två använder cykeln någorlunda regelbundet åtminstone i de perioder då den är hel och iordninggjord. Den ena av dessa mer regelbundna cyklister säger att hen gärna hade sett att infrastrukturen för cyklister och andra alternativ till bilen förbättrades, gärna på bekostnad av infrastrukturen för bilisterna, så att fler bilister uppmuntras att välja andra alternativ. Den respondent som själv inte säger sig cykla i nämnvärd utsträckning påpekar att det ofta är fullt med cyklar på båtarnas fördäck, så fullt att folk riskerar att inte få med sig sin cykel, något hen tror avskräcker en del från att cykla.

4.3.2 Kollektivtrafiken – barriärer och fördelar

Flera faktorer fungerar som barriärer mot att använda kollektivtrafiken på fastlandet. Sådant som återkommer i flera intervjuer är tidsfaktorn, pålitligheten, svårigheten att få med sig mycket saker (på grund av byten och/eller ont om plats ombord på fordonen) och brist på (snabba) anslutningar till de platser man behöver ta sig till. En respondent, som ändå utnyttjar kollektivtrafiken på fastlandet regelbundet, är uttalat negativ:

”Jag tror inte på kollektivtrafiken längre, riktigt. När man är... åker man ensam och inte som familj så fungerar den. Men om man har en familj som man känner att man måste hem till, eller tar med sig, då är den inte tillförlitlig. Dels tycker jag att den är jättedyr, och så är det inte säkert att man får plats, eller att dom kommer. Och just att man hela tiden har den här pressen att man ska med båten. Och helt plötsligt så kommer inte en buss eller en spårvagn, och så får man ingen information om det. Då är det jättstressigt att stå där och titta på klockan: ”Å, herregud, kommer nästa vagn? Ja, nu går båten om tjugo minuter, den hinner inte.” Man

kollar minuterna hela tiden! Och letar efter andra vägar, kommunalt, så man kan ta sig hem. Så det är väldigt stressigt och oroligt att åka kommunalt när man har en båt som man ska passa.” (Respondent 1, Asperö)

En annan respondent menar att hen gillar kollektivtrafiken och gärna väljer den om det är möjligt. Samtidigt litar respondenten inte riktigt på kollektivtrafiken som hen menar försämrats de senaste åren, respondenten väljer periodvis att använda sin egen bil för att slippa den stress och det krångel hen anser att kollektivtrafiken medför i form av många byten, opålitlighet, extra tidsåtgång samt svårigheter att få med sig mycket saker och göra multipla stopp (t.ex. för att handla mat på vägen hem från jobbet). Bägge dessa respondenter säger att snabba, pålitliga transporter på land är extra viktigt eftersom de har båttider att förhålla sig till och båtarna inte går så ofta. Detta får dem att oftare välja bilen eftersom de tycker att en bilresa går snabbare och de upplever att de har större kontroll över ankomsttid till Saltholmen än om de åker med kollektivtrafiken. Den senare respondenten påpekar att om hen missar en båt innebär det förmodligen en väntetid på en timma. Små förändringar i trafiken på fastlandet kan alltså få stora följder i restiden.

Alla respondenter väljer oftast, eller alltid, kollektivtrafiken om de ska in till centrala Göteborg och inte har alltför bråttom (en respondent cyklar också gärna). Många påpekar att de måste ha ett kollektivtrafikkort för att kunna åka båt in till fastlandet, de har alltså redan betalat för att få tillgång till kollektivtrafiken och kan utnyttja den utan att det kostar extra. Alla utom en använder helst Ö-snabben (expressbussen som går direkt från Saltholmen in till centrala Göteborg, se Bild 6) och väljer gärna bort spårvagnen eftersom de anser att den tar för lång tid. Två respondenter tycker illa om att man med vissa typer av kort måste betala expresstillägg för att åka med Ö-snabben, något som inte förekommer på andra expressbussar i Göteborg. Den respondent som föredrar spårvagnen anser att Ö-snabben inte innebär någon större tidsvinst jämfört med spårvagnen, och detta i kombination med expresstillägget får hen att välja bort Ö-snabben. Två respondenter som gärna



Bild 6. Med expressbussen ”Ö-snabben” kommer resenärerna nära färjetterminalen.
Foto: Maja Sallander

åker Ö-snabben anser att det skulle behövas fler turer med den, de hade gärna sett turer även kvällar och helger (då spårvagnen i dagsläget är enda alternativet med kollektivtrafiken), den ena tror att det hade fått hen att oftare låta bilen stå. Respondenten hade också önskat att det skapades en tur med expressbuss som möjliggjorde mathandling på Käringberget innan man tog sig vidare ut till Saltholmen och båten med nästa buss. En annan respondent använder kollektivtrafiken (bortsett från båtarna) ungefär 2 gånger per månad. Respondenten säger att hen gärna hade jobbpendlat med kollektivtrafiken, men att det inte fungerar i nuläget eftersom tidtabellerna inte stämmer överens med respondentens behov, och respondentens erfarenhet är att anslutningar på land ofta uteblir utan tydlig förklaring till varför. Båtarna däremot upplever hen som pålitliga. En av de andra respondenterna använder bilen så lite som möjligt och väljer att cykla eller åka kollektivt till jobbet, vilket hen gör varje vardag. Även en av respondenterna som inte äger någon bil väljer cykeln eller kollektivtrafiken för att ta sig till jobbet. Hen tycker att det funkar bra. Spårvagnarna är hyfsat pålitliga, anser hen, men de går långsamt och ibland är det stökigt ombord. Den andra respondenten utan bil i familjen använder sig av kollektivtrafiken varje vardag för att ta sig till jobbet. Resan innefattar också 20 minuters promenad eftersom anslutningarna i kollektivtrafiken inte tar respondenten riktigt dit hen vill vid den tid hen behöver. Hen menar att kollektivtrafiken fungerar bra, särskilt vardagar vid de tider då det finns möjlighet att åka Ö-snabben in till centrala stan. På helger, då Ö-snabben inte går, tar en sådan resa betydligt längre tid, menar hen. De bägge respondenterna utan bil utnyttjar, i högre grad än flera av de övriga respondenterna, kollektivtrafiken även för att ta sig till mer otillgängliga platser. Vid behov blir de upphämtade av någon på en hållplats i närheten av målet och åker sista biten av resan med bil.

Samtliga respondenter omnämner spårvagnen som ett långsamt transportmedel. En respondent påpekar dock att hen inte gärna "jagar tid" och en annan säger att hen kan uppleva tiden på spårvagnen som avkopplande, förutsatt att hen inte har sina barn med sig. En tredje respondent nämner väntetider som en av de faktorer som för hen fungerar som en barriär mot att använda kollektivtrafiken. Respondenten menar att bättre överensstämmelse i tidtabellerna och snabbare byten, inte minst från båt till spårvagn, skulle få hen att utnyttja kollektivtrafiken mer. Ytterligare en respondent understryker vikten av att byten mellan olika fordon och trafikslag går snabbt och smidigt, det menar hen är en förutsättning för att hen skall uppleva kollektivtrafiken som ett bra transportalternativ. En fjärde respondent önskar att antalet byten skall minska, hen föreslår till exempel en shoppingtransport från Saltholmen som gör shoppingcenter utanför stan tillgängliga utan bil. Tre respondenter påpekar svårigheterna med att utnyttja kollektivtrafiken för att åka och handla mat. Två av dem ser framför allt bärandet av saker som ett problem: det är tungt, trångt och försvårar byten. En av dessa föreslår att någon form av samordnad varutransport sker så att man som privatperson slipper bära maten man handlat och istället får den levererad ut till ön senare på kvällen. Vill respondenterna handla på väg hem från jobbet (vilket många gör, se 4.4.1 nedan) finns endast ett fåtal affärer att välja mellan som ligger utmed spårvagnslinjen från centrala stan. Att utnyttja Ö-snabben är svårt om man ska handla mat eftersom den går i direkt anslutning till båten och inte gör några stopp i närheten av en matbutik.

Under en period fanns en busslinje mellan Saltholmen och Frölunda Torg, buss 191 eller "Frösnaabben". Fyra av respondenterna nämner den. Två av dem utnyttjade den inte själva särskilt ofta, men tycker att det är tråkigt att den försvunnit. Två av dem utnyttjade den relativt ofta och saknar den nu. Två respondenter nämner dock att 191:an fungerade dåligt, att den ibland avgick innan båten angjort Saltholmen eller att den inte dök upp på hemvägen.

Förhållandena på hållplatserna omnämns i tre intervjuer, samtliga dessa i negativa ordalag.

”Och sedan finns det en busshållplats vid Järnvågen som jag absolut avskyr att stå på. För det känns som att stå mitt ute på vägen. Och det bullrar, och det är äcklig luft, och...”
(Respondent 3, Köpstadsö)

Buller, avgaser och brist på trivsel ser två andra respondenter som problem även vid busshållplatsen på Kungssten. De säger också att de känner sig utsatta då de står vid hållplatsen och att den är svår att ta sig till, särskilt om man har mycket saker med sig. De anser bägge att även färjeterminalen på Saltholmen behöver anpassas för att fungera optimalt (se Bild 7). Båda anser att de väderskydd som finns på Saltholmen är otillräckliga. De understryker också att flödet av människor behöver struktureras på något sätt för att underlätta lastning och lossning då det är mycket folk som vill av och på båtarna. Idag står de som vill gå på båten i vägen för de som vill gå av, vilket gör att lossningen tar lång tid och risken för att någon skall komma till skada ökar. Båda menar att det framför allt är ovana resenärer som orsakar trängseln och kaoset eftersom de inte vet var de skall stå för att inte vara i vägen, men att även de boende ”tvingas” vara med och trängas för att ha en chans att komma med båten hem. Den ena påpekar även att Saltholmen behöver handikappanpassas i högre grad än vad som är fallet idag, hen vill se förändringar även på spårvagnshållplatsen på Saltholmen som hen menar är underdimensionerad.



Bild 7. Färjeterminalen på Saltholmen.
Foto: Maja Sallander

4.3.3 Flytta färjeterminalen?

En av de lösningar som utreds i TPUSS är att flytta båttrafik från färjeterminalen på Saltholmen, några olika alternativ finns för detta: antingen flyttas all persontrafik till en ny terminal i Fiskebäck eller på en annan plats, eller så körs endast vissa turer till en annan terminal än Saltholmen, till exempel Stenpiren i centrala Göteborg (Göteborgs stad 2013:1f; Sjöstrand och Karlgren 2011:39). Jag har i intervjuerna efterfrågat respondenternas reaktioner på detta. De flesta verkar överens om att Saltholmen som huvudterminal är det bästa alternativet. Att bygga en ny terminal i Fiskebäck menar flera skulle innebära mycket arbete för ytterst små förbättringar. Det skulle innebära att naturlandskapet i Fiskebäck utsattes för stora påfrestningar, grönområden skulle bebyggas utan att nya tillkom, tror en respondent. Det skulle innebära att det fanns mer plats för parkering, men sämre förutsättningar för kollektivtrafiken som inte är särskilt väl utbyggd i området, menar respondenten. En annan respondent påpekar att det är viktigt att upprätthålla ett så stort underlag för kollektivtrafiken som möjligt för att den skall kunna konkurrera med personbilarna, och därför anser respondenten inte heller att det är lämpligt att dela upp skärgårdstrafiken på två terminaler. Båda

dessa respondenter menar att en fördel med Saltholmen är att många aktiviteter är samlade på en och samma plats där: parkering, kollektivtrafik, båtterminaler, småbåtshamn med mera. De menar att det skulle bli svårt att bygga upp detta i Fiskebäck. Två respondenter påpekar att inloppet till Fiskebäckshamnen idag har en strikt hastighetsbegränsning, något som de menar skulle försvåra för skärgårdstrafiken. Att flytta huvudterminalen in till centrala Göteborg är, enligt två andra respondenter, inte heller det önskvärdt. Den ena påpekar att en längre båtresa skulle innebära större utsläpp än vad som är fallet om en del av resan sker med spårvagn. Respondenten menar också att en längre båtresa skulle innebära svårigheter att hantera packning och gods på båten. Den andra respondenten menar att en huvudterminal placerad i centrala Göteborg skulle innebära stora svårigheter att ordna parkeringar till boende i skärgården, och att det förmodligen skulle ta längre tid än att åka Ö-snabben till Saltholmen och sedan ta båten därifrån. Att köra viss trafik in till Stenpiren är dock både denna respondent och andra mer positiva till. Respondenten tror att hen förmodligen skulle utnyttja det ibland vid resor in till centrala Göteborg, även om det skulle ta något längre tid än resan med båt och buss via Saltholmen. Respondenten menar att det är trevligare att åka båt än att åka spårvagn eftersom det innebär färre byten och båten fungerar som en social instans där du möter andra som bor i skärgården. Hen tycker också att båtarna känns renare och mer ombonade än spårvagnarna. Ytterligare en respondent framhåller skärgårdsbåtarnas sociala funktion som en lockelse med att åka båt hela vägen in till stan. Hen menar också att några båturer från centrala stan hade lättat på trycket på spårvagnarna och gjort resan smidigare och trevligare. En tredje respondent, vars arbetsplats ligger längs med den tänkta båttruten, säger att hen hellre skulle åka båt hela vägen till jobbet än byta till bil, även om det tagit något längre tid.

4.3.4 Sammanfattning

Flera respondenter använder sig av cykeln i olika utsträckning, men inte alla. Infrastrukturen för cyklister behöver förbättras, menar en respondent. Alla utnyttjar kollektivtrafiken då och då, framför allt vid resor in till centrala Göteborg. Vissa använder kollektivtrafiken så gott som varje dag. Flera faktorer fungerar som barriärer mot att använda kollektivtrafiken, bland annat tidsåtgången, många byten, svårigheter att göra flera ärenden längs vägen, opålitliga restider och dåliga förhållanden på hållplatserna. Att restiderna på fastlandet är pålitliga blir extra viktigt då respondenterna skall hinna med en båt, små variationer kan annars ge upphov till långa väntetider. De flesta väljer expressbussen framför spårvagnen eftersom de tycker att det går smidigare. Ingen av respondenterna är uttalat positiv till att flytta färjetterminalen till Fiskebäck, de menar bland annat att det skulle innebära svårigheter för kollektivtrafiken. Något fler är positiva till att köra vissa båturer in till centrala stan eftersom de upplever båtarna som ett trivsamt färd sätt. Några respondenter framhåller dock nackdelar även med en sådan förändring: det skulle innebära större utsläpp, nya parkeringssvårigheter och med stor sannolikhet en längre restid.

4.4 Skärgårdslivets särskilda förutsättningar

4.4.1 Skärgårdsbor och dagligvaror

En viktig funktion i vardagen som kräver viss logistik, särskilt för de boende i skärgården, är inhandling av mat. De flesta av respondenterna till denna studie gör någon form av storhandling, mer eller mindre organiserat. En respondent storhandlar sällan, utan passar istället på att handla då hen får tid över mellan jobbet och båten hem. En annan gör ofta en storhandling på Donsö på helgen, övriga handlar huvudparten av sin mat på fastlandet. De två respondenter som bor på Asperö har möjlighet att handla på ön. Båda utnyttjar denna möjlighet, men framför allt för att fylla

på färskvaror mellan turerna till större matbutiker och för att slippa bära tyngre varor långt. Att handla all mat på ön ser ingen av dem som ett realistiskt alternativ, de säger båda att de saknar ett större ekologiskt utbud och att det skulle bli allt för dyrt att handla all mat där. Den respondent som ofta storhandlar på Donsö använder nästan uteslutande kollektivtrafiken för att ta sig till affären, övriga använder oftast bil. En av dessa säger att hen gärna skulle använda kollektivtrafiken för att åka och handla mat, men inte ser det som ett realistiskt alternativ idag eftersom hen menar att det skulle ta allt för lång tid och innebära alltför många byten. Hen får medhåll av en annan respondent som menar att det även skulle bli allt för mycket bärande av tunga saker. Alla utom två handlar oftast i samband med arbetsresor (den ena av dem som inte gör det har ingen i familjen som arbetar på fastlandet, och den andra hinner inte hinner inte handla i veckorna eftersom hen är ensamstående och måste hem och hämta barnen från förskolan/skolan så fort hen slutat arbeta). Fyra respondenter åker oftast till stora matbutiker (COOP Sisjön, ICA Maxi eller liknande) för att handla, medan de övriga två växlar mellan olika butiker och väljer en som är lättillgänglig på vägen hem från jobbet.

Två respondenter har i olika utsträckning använt sig av möjligheten att beställa mat till ön via ett företag som levererar ekologiska torrvaror. Den ena av dessa skulle gärna beställa mer mat till ön men saknar möjlighet att få färskvaror levererade, det är i nuläget inte möjligt eftersom det saknas kylld förvaringsplats vid bryggan. Samma problem har en respondent som ännu inte beställt mat till ön. Hen vill försöka lösa problemet med hjälp av en släpkärra med kylaggregat, även om hen pekar på att sådana möjligheter skulle kunna drabba de små affärerna som finns på öarna genom ökad konkurrens, vilket i förlängningen kan bli negativt för samhället i skärgården. Ytterligare en respondent säger att hen gärna hade beställt ut mat om det fanns möjlighet att på ön skydda den från fåglar och väder, och helst förvara maten kall, tills det fanns möjlighet att bära hem den.

4.4.2 Komplexa samband - service, frakt och dötid

Livet i skärgården innebär många komplexa samband och att du ställs inför andra utmaningar och tillgångar än om du bor på fastlandet. Kollektivtrafiktransporterna i skärgården påverkar i hög grad förutsättningarna där. Behovet av ständiga transporter gör att varje resa utnyttjas maximalt, så att antalet resor kan minskas. En respondent berättar att hen samlar på sig flera ärenden innan hen gör en resa från ön och en annan säger att hen ofta kombinerar olika ärenden, t.ex. genom att handla något hen behöver på väg hem från jobbet. Ytterligare en respondent berör ämnet:

”Det går ju flera timmar, så är det ju, om man ska göra någonting. Man får planera det i god tid och det går åt väldigt mycket tid, gör det. Man åker inte bara för att handla en liter mjölk.” (Respondent 6, Köpstadsö)

Respondenten menar att de boende i skärgården lär sig att utnyttja ”dötid” mellan aktiviteter till att uträtta olika ärenden. Hen påpekar också att boende i skärgården ofta får mycket tid över mellan aktiviteter på fastlandet eftersom restiden gör att de oftast inte åker hem om det bara rör sig om några timmars väntan. Att bo i skärgården innebär att du ständigt får ligga steget före, menar hen: du får tänka efter vad som kan komma att behövas och bygga upp ett lager hemma. Händer något oförutsett, som att någon blir sjuk, hjälps grannarna ofta åt. En annan respondent handlar också mycket basvaror och lagrar hemma. Respondenten menar att hen och hens familj aktivt valt en livsstil med mycket egen odling, saftning och bakning när de flyttade ut till skärgården. På så vis slipper de onödiga transporter. Samma respondent påpekar också att det är svårt att jobba som

timvikarie när du bor i södra skärgården. Hen var tidigare del av en vikariepool, men kunde sällan ta jobb på kort varsel, eftersom transportererna tog lång tid och det var långt mellan båtturerna, vilket innebar att hen fick problem med både arbetsgivare och A-kassa. Två andra respondenter menar att det visserligen skulle vara praktiskt med fler båtturer i skärgården, men att det skulle medföra betydande negativa konsekvenser i form av ökat buller och avgaser vilket skulle påverka både naturen och boendemiljön. Den ena av dessa tycker att otillgängligheten medför en viss trygghet, t.ex. i form av minskad kriminalitet. En annan respondent funderar över möjligheten att länka samman fler öar med broar, hen menar att även det skulle underlätta livet i skärgården genom att service kunde samutnyttjas på ett annat sätt än idag, men att det samtidigt förmodligen skulle förstöra något av charmen med att bo i skärgården.

Alla respondenter utom en säger sig i viss utsträckning handla annat än mat på nätet, främst sällanköpsvaror som böcker och kläder. De som bor på Köpstadsö har dock inget uthämningsställe på ön, att beställa varor via nätet innebär därför ingen större tidsbesparing och ger inte självklart minskat transportbehov eftersom de måste hämta varorna på Styrso, på Kåringberget eller i Västra Frölunda. En Köpstadsöbo säger att det är svårt att i förväg få reda på vart paketet kommer att levereras och att hen förmodligen skulle beställa mer varor om det var tydligare eftersom hen då kunde försäkra sig om att paketet kom till en plats som var lätt att nå. En annan Köpstadsöbo säger att hen förmodligen skulle handla mer varor på nätet om produkterna levererades till ön där hen bor eller till ett uthämningsställe på Saltholmen, nu menar hen att det går åt lika mycket tid för att hämta paketet som hen annars lägger på att åka till en butik och handla. Hen får medhåll av en tredje Köpstadsöbo. Asperöborna, som får vissa varor till ön, får även de ibland hämta varor de beställt på andra platser. Den ena bedömer att det inte ökar hens transportbehov nämnvärt eftersom hen försöker hämta paketen i samband med andra resor, medan den andra säger att hen ofta gör en extra resa med bilen enkom för att hämta ut beställda paket. En respondent undviker att handla på nätet eftersom hen anser att det inte minskar hens transportbehov (snarare tvärtom) men ökar svårigheterna med att få rätt produkt (t.ex. rätt storlek och passform).

En viktig förutsättning i skärgården är, som en respondent påpekar, att man fraktar allting: antingen på egen hand med egen båt eller med personbåtarna för att sedan bära eller köra det över ön, eller med hjälp av fraktfärjor och någon som kör större saker över ön hem till dig. De flesta respondenter har någon gång använt sig av fraktfärjorna och vissa gör det flera gånger per år. Svårigheter som lyfts fram med godsfrakten är framför allt kopplade till tiden då varorna transporteras och till svårigheterna med stora variationer i mängden gods vilket innebär att fraktfärjorna ibland är fullbokade. Gods tas emot i Fiskebäck på morgonen, och leverans sker till Asperö och Köpstadsö på förmiddagen (Styrsoöbolaget 2014b). Det innebär, enligt en respondent, att det är svårt att få med varor man själv handlat och fraktat till Fiskebäck eftersom få butiker har öppet så tidigt att det blir möjligt att leverera varorna till Fiskebäck i tid. Även frakten till Fiskebäck blir alltså en köpt tjänst vilket respondenterna anser är både dyrt och innebär en hel del administration och svårigheter med att få tiderna att stämma mellan olika företag. Det innebär även att gods lämnas oattesterat, vilket en av respondenterna nämner som ett problem. Dessutom arbetar många då varorna levereras till ön, och eftersom de lämnas oskyddade på bryggan är risken stor att de blir förstörda av djur eller dåligt väder innan beställaren har möjlighet att hämta upp dem, enligt flera av respondenterna. En respondent menar att dessa svårigheter, och svårigheterna med att ha kontroll på sina varor då de fraktas med godstrafiken (det är inte tillåtet för personer att åka med fraktfärjan), gör att många väljer att ta med sig mycket gods på personbåtarna, så att trängseln på dessa ökar. En annan

respondent föreslår att man i tidtabellen för persontrafiken skapar en uttalad frakttur, med mer gott om tid för av- och pålastning vid bryggorna, samt att man senarelägger vissa turer med fraktfärjan.

Utbudet av service i skärgården är begränsat, men den service som finns utnyttjas i relativt hög grad av respondenterna till denna studie. Flera nämner att de medvetet väljer att utnyttja service i skärgården för att stödja den och se till att den kan finnas kvar. En Asperöbo säger att hen känner sig utestängd från en stor del av den service som finns i skärgården på grund av dåliga förbindelser mellan öarna. Flera av de boende på Köpstadsö påpekar vikten av att de får ha kvar förskolan på ön, alternativt att det skapas möjligheter att lämna barnen direkt till personal från förskolan/skolan på annan ö och sedan smidigt komma med en båt vidare till fastlandet. Idag medger inte de kollektiva transporterna mellan öarna att förskolebarn lämnas på andra öar. En respondent påpekar att förskolan på Köpstadsö gör att barnfamiljer kan bo på ön och stötta en äldre generation så att kostnaden för äldreomsorg och hemtjänst kan minskas. Även låga fraktkostnader i skärgården håller nere kostnaderna för äldreomsorgen, menar hen, eftersom det gör att affärerna på öarna kan hålla öppet så att äldre enkelt kan få hjälp med mathandling och personal slipper åka långt och handla. En service som efterfrågas av flera respondenter är större möjlighet till källsortering. I nuläget är det enklaste alternativet för boende på Asperö och Köpstadsö att ta sin återvinning till återvinningsplatsen i Långedrag. Flera av respondenterna är tveksamma till att ta med sig sina sopor på kollektivtrafiken. De påpekar även att det inte går att lämna återvinning om man åker Ö-snabben eftersom den inte stannar i Långedrag och dessutom inte lämnar något utrymme i turlistan för att ägna sig åt sopsortering. Tre av respondenterna sorterar det som finns på ön och slänger resten ibland hushållssoporna, men säger att de gärna hade sorterat ut mer om det var lättare att lämna det till återvinning. Två andra respondenter sorterar sina sopor och tar med dem till fastlandet, men menar att det ökar bilberoendet eftersom bilen är lättaste sättet att få återvinningen till Långedrag.

4.4.3 Sommaren i skärgården – en idyll?

På sommaren ökar trycket från besökare i skärgården markant, något som påverkar livet för dem som bor i skärgården. Flera respondenter påpekar problem med överbefolkade båtar, spårvagnar och parkeringar på sommaren. Det hårda trycket på kollektivtrafiken innebär stora förseningar och att det inte är säkert att alla kommer med båten, något som upplevs som ett extra stort problem då de boende handlar mat eftersom den riskerar att bli förstörd vid långa väntetider i hög värme. Respondenterna tar till olika strategier för att hantera detta. En respondent undviker så långt som möjligt att använda sig av kollektiva transporter sommartid, istället åker hen egen båt och bil. En annan respondent undviker spårvagnarna på sommaren och litar inte heller riktigt på båtarna under den tiden. Respondenten ser till att köpa på sig ett lager av känsliga och svårtransporterade varor, som glass och alkoholhaltiga drycker (som riskerar att bli stulna på Saltholmen eller på båten) innan sommaren. För att fylla på sådant som inte kan lagras en längre tid åker hen helst och handlar när det regnar eftersom turisttrycket inte är lika hårt då. Respondenten menar att kollektivtrafiksystemet i och till skärgården är byggt för lågtrafik och slutar fungera som det ska i högtrafik. En tredje respondent undviker, om möjligt, att resa vid tider då hen vet att det är mycket folk som vill åka båt. Respondenten menar att inte heller färjeterminalen på Saltholmen är anpassad efter det hårda trycket som uppstår om somrarna, där blir lätt kaos och människor trängs för att komma först till båtarna. Trängseln på Saltholmen och på båtarna skapar konflikter, särskilt mellan boende och turister, menar respondenten. En fjärde respondent upplever också somrarna som problematiska, men har ingen egen båt eller bil att ta till. Istället försöker hen se till att ha god tid på sig vid resor. Tre respondenter efterfrågar någon form av företräde till båtarna för boende i skärgården.

Konflikten mellan boende och turister märks inte bara på Saltholmen och på båtarna, utan även ute på öarna. Särskilt boende på Köpstadsö ger uttryck för en frustration över att de känner sig utnyttjade som ett sätt att locka turister utan att få förutsättningar för att kunna ta hand om dem på ett bra sätt. De saknar kommunfinansierade faciliteter så som papperskorgar, toaletter och vatten och en infrastruktur anpassad till turismen. Två av de boende på Köpstadsö drar även paralleller till övrig service i skärgården: om turisterna skall kunna mötas av en levande skärgård behövs förutsättningar för människor att bo där. De menar att det i skärgården finns en särskild potential till okonventionella samarbeten om man bara letar eftersom verksamheter och människor lever tätt inpå varandra och ”alla känner alla”. Skärgården är en bra boendemiljö, menar de, men innebär också många svårigheter och höga kostnader för de boende. Just nu känner de sig från politiskt håll mötta av en attityd av att de får ”skylta sig själva” som bosatt sig på ett så krångligt ställe som skärgården. De menar att det inte görs några satsningar på service och infrastruktur i skärgården, och att detta får de boende att inte heller vilja bjuda till.

”Man får ju den här känslan av att: ”Skyll er själva som bor på ö, ta hand om er själva.” Ja, men då gör vi det! Då tar vi hand om oss själva, liksom.” (Respondent 4, Köpstadsö)

Den ena av dessa respondenter menar att skärgårdsborna behöver få känna att kommunen vill skapa ett långsiktigt samarbete med dem, och att det byggs upp tillförlitliga system, för att de skall vara villiga att göra uppoffringar för kollektivet t.ex. genom att i högre grad välja kollektivtrafiken framför bilen. Respondenten menar att de återkommande och långdragna utredningarna om den problematiska situationen på Saltholmen är ett exempel där ingenting händer: komplexiteten gör att ingen vågar fatta beslut, problemen kvarstår och förvärras och till slut lockas människor att sätta sina egna behov främst, även om det innebär att andra kommer till skada. En annan respondent menar att politikerna behöver bli mer synliga i vardagen, tydligare i sina budskap och bjuda in till debatt på ett tidigare stadium i beslutsprocesser än vad som nu är fallet, så att dialogen med medborgarna förbättras.

4.4.4 Sammanfattning

Livet i skärgården innebär speciella förutsättningar för vardagslivet. Vitt skilda företeelser i skärgården hänger samman i komplexa samband. Att göra matinköp kräver särskild logistik. De flesta respondenter storhandlar då och då på fastlandet, ofta med hjälp av bil. De som bor på Asperö har möjlighet att handla mat på ön men utnyttjar detta framför allt som ett komplement till matinköp på fastlandet. Möjligheterna att beställa mat till öarna är begränsad eftersom det saknas möjlighet att kyla färskvaror vid bryggan. Många handlar mat i samband med sina arbetsresor. Detta mönster återkommer även för andra ärenden: antalet resor till fastlandet minimeras genom god planering, genom att varje resa utnyttjas maximalt och genom samarbete grannar emellan. Utbudet av service i skärgården är begränsat men den service som finns utnyttjas i relativt hög grad av respondenterna, under förutsättning att den är någorlunda lättillgänglig med kollektiva transportmedel. Att beställa varor per post är inte med automatik ett sätt att minska sina transporter, det beror på vart varan kan hämtas ut och om det är möjligt att kombinera detta med andra ärenden. På sommaren fungerar kollektivtrafiken i och till skärgården sämre än på vintern eftersom trängseln ökar markant. Ökad trängsel innebär också att konflikterna mellan öbor och tillfälliga besökare ökar. Flera respondenter framhåller att de inte upplever att planerare och politiker har förståelse för skärgårdens särskilda förutsättningar, respondenterna efterfrågar en bättre dialog med dessa parter.

5. ANALYS

5.1 Inledning

Här följer en analys där resultatet av min empiriska studie kopplas samman med de teorier jag redogjort för i kapitel 3. Jag analyserar först de fysiska dimensionerna av problemet: hur hållbara val kan byggas in i stadens fysiska struktur och hur olika infrastruktursystem påverkar varandra. Därefter diskuterar jag hur psykologiska och geografiska faktorer samspelar och vilka konsekvenser det har för respondenternas resebeteende. Jag avslutar med att diskutera hur relationen mellan planerare/politiker och skärgårdsbor kan påverka arbetet med och utfallet av förändringar i området.

5.2 Analys

5.2.1 Att bygga in hållbarhet i omgivningarna

Enligt Banister (2005) och Warren och Enoch (2010) är bilägandet en nyckelfaktor för bilanvändandet. Att få människor att inte äga en bil är det mest effektiva sättet att minska bilanvändandet. Högt bilanvändande betraktas idag som ett problem, främst ur miljösynpunkt. I fallet södra skärgården är bilägandet dessutom problematiskt ur fysisk synpunkt: stillastående bilar upptar mycket plats. Denna studie är ett försök att förstå hur boende i skärgården använder bilar och andra transportmedel. Genom ökad förståelse hoppas jag kunna bidra till att finna fler lösningar som tillfredsställer skärgårdsbornas behov än att bara utöka antalet parkeringar (och därmed bilarnas utrymme i samhället). Genom en kombination av lösningar kan det kanske till och med bli attraktivt för fler skärgårdsbor att leva utan bil.

Det är viktigt att vara medveten om att det inte räcker med förändringar på Saltholmen/Långedrag för att ett liv utan bil skall vara enkelt och smidigt. För att göra ett liv utan bil attraktivt måste hållbar rörlighet bäddas in i människornas omgivning. Rörlighetsbehovet är inbyggt i hela samhället (Banister 2005; 2008; Frändberg och Vilhelmsson 2010). Hur vi rör oss i rummet återspeglar hur vårt samhälle är organiserat och vilka förväntningar på rörlighet vi har, hur normerna ser ut (Frändberg och Vilhelmsson 2010). Förutsättningarna i Göteborgs södra skärgård skiljer sig från förutsättningarna på fastlandet, öarna är isolerade och resurserna på varje ö är högst begränsade. De begränsade resurserna skapar ett rörlighetsbehov, men andra faktorer begränsar rörligheten. Samhället i skärgården är i vissa avseenden geografiskt mer begränsat än på fastlandet, havet utgör en tydlig barriär som i viss mån motverkar det Frändberg och Vilhelmsson (2010) benämner som "spatial extension" (ungefär "rumslig utsträckning"). Många har också flyttat till skärgården eftersom de har släktanknytningar till ön: där finns alltså en norm som säger att det är vanligt att ha åtminstone någon släkting nära inpå det egna boendet (Cross och Nutley 1999; Frändberg och Vilhelmsson 2010; Gil *et al.* 2011). Dessa faktorer verkar skapa ett något mindre behov av rörlighet än vad som är fallet för många boende på fastlandet, något jag uppfattar återspeglas i det relativt låga bilinnehavet bland boende i skärgården (200 bilar/1000 invånare år 2005, att jämföra med 290 bilar/1000 invånare i Göteborg som helhet år 2012, 346 bilar/1000 invånare i Västra Göteborg samma år och 455 bilar/1000 invånare i Europa som helhet år 2006) (Eurostat 2014; Göteborgs stad 2014a). Tack vare väl utbyggda kollektiva kommunikationer med fastlandet är det ändå möjligt, och relativt vanligt, att arbeta på fastlandet. Bilinnehavet är, förmodligen delvis på grund av detta, inte lika lågt som det som uppmättes av Cross och Nutley (1999) på bilfria öar i Irland på 1990-talet (5 %). Det högre bilinnehavet medger en större rörlighet på fastlandet. Cross och Nutley upptäckte i sin studie att öborna tenderade att tillgodose sina behov så nära angöringspunkten på fastlandet som

möjligt, normalt hierarkiskt resebeteende verkade inte gälla. Även om respondenterna i min studie tenderar att utnyttja service i skärgården i relativ hög grad kan jag inte se riktigt samma fenomen som Cross och Nutley. Flera av de respondenter jag talat med reser då och då, med bil, till större köpcentrum en bit bort från Saltholmen. Vad jag däremot kan konstatera, i överensstämmelse med den studie Cross och Nutley genomförde, är att havsöverfarten uppmuntrar respondenterna att göra färre resor och att utnyttja varje resa maximalt. Detta får följder för hur samhället på fastlandet kan organiseras för att tillgodose skärgårdsbornas behov utan att de behöver använda bilen. Ökad grad av funktionsblandning i staden, en kollektivtrafik mer anpassad till ett liv helt utan bil (som t.ex. ger tillgång även till större köpcentrum och möjlighet att transportera varor därifrån på ett smidigt sätt) och bättre förhållanden för cyklister i staden kan vara vägar att bygga in en hållbar rörlighet i staden (Banister 2005:246f; Frändberg och Vilhelmson 2010:108f; Gil *et al.* 2011). Möjligheten att samordna ärenden, att t.ex. hämta paket, lämna källsortering eller handla mat på väg till eller från jobbet, tror jag kan vara avgörande för huruvida skärgårdsborna väljer att använda kollektiva transportmedel eller egen bil (respondenterna föreslår till exempel extra turer med expressbussarna som gör det möjligt att handla mat på vägen hem från jobbet utan att behöva åka spårvagn). Det innebär också att service i skärgården, som inte är förlagd till den egna ön utan kräver en särskild resa, riskerar att uppfattas som mer otillgänglig än service på fastlandet eftersom det inte går att samordna utnyttjandet med andra ärenden. Detta trots att servicen i skärgården geografiskt sett är närmare det egna boendet. En sådan tendens framkommer t.ex. i respondenternas argument mot att handla på internet: det minskar inte transportbehovet eftersom de ofta tvingas göra en särskild resa till Styrso eller någon annan plats för att hämta paketen de beställt.

Handy (2014) föreslår att planerare skall minska människors behov av transport genom att göra fler tjänster tillgängliga för hemleverans. Detta efterfrågas också av flera respondenter, framför allt när det gäller matvaror. Internethandel är ett annat av Handy's förslag för att minska människors behov av transport. Som framkommit i denna studie är detta dock inte helt tillämpligt för boende i södra skärgården eftersom de beställda varorna ofta levereras till utlämningsplatser som är långt från hemmet, svåra att nå och/eller svåra att kombinera med andra resor i vardagen. Att handla på internet minskar alltså inte skärgårdsbornas transportbehov nämnvärt, så som situationen ser ut idag.

5.2.2 Samverkan mellan olika infrastruktursystem

Transporterna i skärgården påverkar i hög grad respondenternas rörelsemönster och behov av transport på fastlandet. Båtarnas avgångstider är centrala och små förändringar i restiden på fastlandet kan innebära stora variationer i den totala restiden, beroende på vilken båt du kan åka med. Detta gör att respondenterna förefaller ha ett ökat behov av kontroll över fastlandstransporterna vilket i flera fall innebär att de, i enlighet med vad som framkommit i Beirão och Sarsfield Cabral (2007), väljer att åka bil på fastlandet framför att använda kollektiva transportmedel. Snabba, pålitliga transporter med korta väntetider samt få och snabba byten kan vara ett annat sätt att ge resenärerna kontroll över sin restid. Det framkommer också både i Beirão och Sarsfield Cabral och i respondenternas berättelse hur viktig informationen till resenärerna är om något oväntat inträffar. Särskilt viktig uppfattar jag att respondenterna till denna studie upplever kommunikationen mellan kollektiva transportmedel på land och skärgårdsbåtarna. De vill veta om de hinner med båten eller inte.

Banister (2005) påpekar att dagens städer kan te sig fientliga för den som inte har tillgång till bil.

Bilens infrastruktur skapar tydliga barriärer i staden vilket försvårar för dem som väljer andra transportmedel. En respondent uttalar en sådan känsla då hen menar att det faktum att hen inte har eget körkort ger en känsla av isolering, av att inte hinna ta sig någon stans. Flera respondenter nämner också förhållandena på hållplatserna som en avskräckande faktor i kollektivtrafiken: de känner sig inte säkra, bilarnas barriäreffekt gör att hållplatserna ibland är svåra att nå och hållplatserna är otrevliga att stå vid då de ligger vid en högttrafikerad väg. En respondent menar, i likhet med Banister (2008), att planerarna bör ändra på förhållandet och förbättra förhållandena för mer aktiva transportmedel som cykel, kollektivtrafik och promenader och istället försvåra för bilisterna. Att låta kollektivtrafiken ta plats snarare än bilen, så som Banister föreslår, använder en annan respondent som argument mot att flytta angoringspunkten för skärgårdens persontrafik till Fiskebäck.

5.2.3 Psykologiska faktorer spelar roll

Det är inte bara i vardagen som behovet av bil uppstår. Flera respondenter använder bilen för att göra längre resor på fritiden, t.ex. för att kunna hälsa på släkt som bor otillgängligt. I dessa fall kan det vara svårt att täcka behovet med kollektivtrafik. Istället behövs flexibla lösningar för biluthyrning och delat bilägande (t.ex. genom bilpooler eller samägande familjer emellan) (Banister 2005). De lösningar som finns idag har vissa brister, sådant som påpekats av respondenterna i studien är högt tryck på fordonen vid gemensamma högtider, svårigheter att få med sig bilbarnstolar och andra saker, höga kostnader om du vill använda bilen frekvent eller under en längre tid samt tekniska svårigheter vid t.ex. bokning. En av respondenterna framhåller också att kostnaderna vid användande av bilpool kommer i klumpsumma, något som hen menar ”känns mer” än att betala löpande kostnader för en egen bil. Här spelar alltså psykologiska faktorer en roll. Höga kostnader förknippade med ägandet och användandet av bil verkar vara viktiga faktorer då respondenterna fattar beslut gällande sitt bilägande. Detta kan vara värt att ta hänsyn till i utvecklandet och marknadsföringen av eventuella nya tjänster eller alternativa ägandeformer.

Enligt Steg (2005) uppfyller bilen inte enbart instrumentella värden, utan har även en emotionell roll. Olika människor har, enligt Steg, olika stark emotionell koppling till bilen. Hur stark denna koppling är har betydelse för i vilken grad människor är beredda att minska sitt bilanvändande. Detta framkommer även i min studie. Den respondent som beskriver bilen som ett förlängt vardagsrum, som något som innebär trygghet, använder också bilen i relativt hög grad och är inte beredd att göra sig av med den. Denna respondent har lägre tröskel för vad hen bedömer som en rimlig förlust med att använda kollektiva transportmedel än vad några av de andra respondenterna har. Vissa andra respondenter framhåller istället främst bilens instrumentella värden och är i högre grad beredda att använda sig av andra alternativ. Detta innebär förmodligen att ovanstående lösningar, bland annat i form av förbättrad kollektivtrafik och gemensamt bilägande, främst lockar dem som värderar bilens instrumentella värden högt medan det kan vara svårare att nå dem som värderar bilen emotionella värden högt. Steg skriver vidare att hon inte finner samma starka emotionella koppling till kollektiva transportmedel som till den privata bilen. I min studie tycker jag mig ändå skönja en viss emotionell koppling i relation till skärgårdsbåtarna. De beskrivs som pålitliga, ombonade och som en social instans. Respondenternas positiva inställning till båtarna visar sig också när de tillfrågas om huruvida de skulle kunna tänka sig att åka båt hela vägen in till stan. Flera respondenter, men inte alla, är positiva till en sådan förändring även om det skulle innebära att resan tog något längre tid. I detta fall är det alltså lämpligt att sträva efter rimlig restid snarare än minimerad restid, så som Banister (2008) föreslår. Någon är dock tveksam på grund av

tidsförlusten och en annan frågar sig vad det skulle innebära i form av ökade utsläpp.

Bamberg (2014) framhåller vikten av vanans makt i relation till våra transportval. Jag tror att det faktum att kollektivtrafiken, i form av skärgårdsbåtarna, spelar en så viktig roll i skärgården minskar det psykologiska motståndet mot att använda kollektiva transportmedel även på land något. Flera respondenter påpekar att de måste ha ett kollektivtrafikkort för att kunna åka båt, och att det gör att de kan utnyttja kollektivtrafiken på fastlandet utan att det kostar dem något extra. Majoriteten använder kollektivtrafiken då den utgör ett smidigt alternativ, t.ex. vid en resa in till stan då det inte finns någon större tidspress, då de inte behöver göra många byten och då de inte skall ta med sig alltför mycket saker. Det finns inga riktigt inbitna vanebilister i denna studie, alla har viss vana av att använda sig av kollektivtrafiken och låter olika transportmedel komplettera varandra. Warren och Enoch (2010) påpekar att bilägande är en nyckelfaktor för bilanvändande, även här ser jag en koppling till vana. Har du ingen bil vänjer du dig vid att utnyttja andra alternativ. En respondent drar en liknande slutsats när hen säger att familjen kommer att undvika att skaffa bil även om någon av dem skaffar körkort, för att de inte ska vänja sig vid att använda den för mycket. Jag tror också att vana kan göra att vissa transportalternativ förblir dolda för respondenterna, t.ex. ser jag en potential att öka cyklandet om bara respondenterna görs medvetna om möjligheterna och fördelarna med detta val. Då behöver dock barriärer, för en respondent t.ex. i form av en rädsla för att inte få plats med cykeln på båten, åtgärdas. En annan faktor som kan samverka med vanans makt är det faktum att det är mycket svårt att få en fast parkeringsplats, de enda respondenter i studien som har tillgång till en sådan är de som delar bil med en äldre generation. Personer i barnafödande ålder har inte hunnit stå i kö tillräckligt länge. Detta skapar en låsning som innebär att den som väl fått tillgång till en fast plats undviker att säga upp den eftersom de ser att det är svårt att få en ny. För att behålla platsen behöver du behålla en bil. Den som funderar på att göra sig av med sin bil ”på prov” kan alltså bli avskräckt av att det skulle innebära att den fasta parkeringsplatsen försvann. Vanebilister förblir på så vis vanebilister, och omsättningen på de fasta parkeringsplatserna förblir mycket låg. Detta blir en ond cirkel som inte är helt lätt att bryta.

5.2.4 Relationen mellan öbor och planerare

Respondenterna förefaller ha en vilja att agera miljövänligt och gör det om de uppfattar de individuella förlusterna av agerandet som rimliga i förhållande till att använda sig av andra alternativ. De uppfattar i flera fall, t.ex. när det gäller att äga och använda en egen bil istället för att utnyttja kollektivtrafiken eller vara en del av en bilpool, att det finns en motsättning mellan kollektiva och individuella intressen, på ett sätt liknande det Steg och Gifford (2005) beskriver. Respondenterna framhåller dock att för att de skall vara villiga att göra de uppoffringar som krävs för kollektivets bästa vill de också känna sig delaktiga i beslutsprocesser som rör det egna området. Flera respondenter uppvisar en frustration över att de känner sig förbisedda. Jag uppfattar att en förståelse för konsekvenserna av ett individualistiskt handlande finns, men att vissa respondenter ändå väljer det alternativet. De känner inte att politiker och planerare har förståelse för och tar hänsyn till deras situation, de vill därför inte själva ta hänsyn till ett vidare perspektiv. Här krävs en tydlig insats för att förbättra dialogen och låta skärgårdsborna komma till tals så att deras synpunkter och erfarenheter kan tas tillvara och eventuella framtida policyförändringar kan få önskad effekt, i linje med resonemanget i Banister (2008).

I respondenternas berättelse framträder en tydlig dikotomi mellan livet och transporterna i skärgården på vintern respektive på sommaren. Sommaren beskrivs som en kaosartad period då

inga transportmedel går att lita på, förutom de man själv har full kontroll över, och då öarna och Saltholmen fylls av folk som inte är vana att vara där och som inte vet hur de förväntas bete sig. Den kaosartade situationen på sommaren ger respondenterna ökade incitament att ”se om sitt eget hus” och se till de individuella intressena snarare än de kollektiva. Sommartid är risken för stora variationer i restid stor, och liksom respondenterna i Beirão och Sarsfield Cabral's (2007) undersökning valde många i denna studie då att åka bil, om de hade möjlighet till det. Vintrarna beskrivs å andra sidan som en tid av lugn då de kollektiva transporter fungerar väl och skärgården är ren och tyst. Liksom i Warren och Enoch's studie (2010) uppvisar respondenterna i denna studie en hög livstillfredsställelse och framhåller skärgården som en bra plats att bo på. Respondenterna påpekar också, även det i enlighet med Warren och Enoch's studie, att ökontexten uppmuntrar till anpassningar och samarbete människor emellan, men verkar inte uppfatta att planerare och politiker har förståelse för detta. Warren och Enoch påpekar vidare att det i små önationer ofta finns ett hårt socialt tryck mot impopulära beslut. Detta sociala tryck tycker jag mig skönja även i det lilla samhälle som skärgården som helhet, och öarna var för sig, utgör: åsikterna om politiker och makthavare är många. I likhet med förutsägelseerna i Gil *et al.* (2011) är ekonomin på öarna tydligt orienterad utåt: många arbetar på fastlandet (vilket är möjligt tack vare väl utbyggda kollektiva kommunikationer) och den näringsverksamhet som finns i skärgården (främst rederinäring) bygger i hög grad på en marknad större än själva skärgården. Den näring som är orienterad till öarnas relativt små marknader är känsliga för yttre påverkan (t.ex. förändrade fraktkostnader) (Göteborgs stad 2008a). Dessa faktorer är viktiga att vara medveten om, ta tillvara och ta hänsyn till vid planering av området. Det kan innebära att kompensation för policyförändringar kan vara lämplig eller nödvändig inom ett område som vid första anblick inte verkar ha något samband med ändringen (t.ex. genom att underlätta för äldre att handla mat på annan plats om affärerna i skärgården skulle tvingas stänga på grund av höjda fraktkostnader).

Flera respondenter efterfrågar mer aktiva politiker och tjänstemän. Även om de är tydliga med vilken typ av agerande de önskar (bättre parkeringsmöjligheter och ekonomiska satsningar på service som förskola och kollektivtrafik i och i anslutning till södra skärgården), så verkar det ändå som att de framför allt önskar en långsiktighet och tydlighet från de politiker och tjänstemän som har ansvar för området. Banister (2008; 2011) är inne på samma linje, han menar att makthavare bör ha en tydlig vision och låta den styra långsiktigt istället för att fokusera på den mer kortsiktiga efterfrågan. Ett tydligt ställningstagande och goda argument för detta ställningstagande kan alltså, i bästa fall, skapa förtroende från medborgarna. En förutsättning är dock att dialogen mellan medborgare och politiker/planerare fungerar. En god dialog där medborgarna har verkligt inflytande över processen främjar enligt Gil *et al.* (2011) mer effektiva lösningar genom att planerarna får tillgång till viktig information samtidigt som medborgarna känner ansvar för de förändringar som genomförs.

6. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE REFLEKTIONER

6.1 Inledning

I följande kapitel sammanfattar jag kortfattat vilka svar jag funnit på mina frågeställningar. Därefter följer en reflektion kring sådant som inte blivit som jag tänkte, resultat jag personligen funnit särskilt anmärkningsvärda och trådar jag funnit som kan utvecklas till framtida forskning.

6.2 Slutsatser

Syftet med denna uppsats var att få en förståelse för skärgårdsbornas relation till bilen och hur de löser transporter (främst på fastlandet) i vardagen. Jag började med tre frågeställningar, och skall nu försöka redogöra kortfattat för vilka svar jag funnit på dessa.

Min första frågeställning handlar om hur skärgårdsborna använder bilen. Det verkar som att respondenterna till denna studie använder bilen för transporter då kollektivtrafiken inte upplevs uppfylla behoven tillräckligt, t.ex. vid multipla ärenden, vid resa till otillgängliga platser och då respondenten skall ta med sig mycket saker (t.ex., vid större matinköp). I viss mån används bilen för jobbresor, men enligt respondenterna inte om det finns fungerande kollektiva alternativ som varken tar alltför lång tid eller är opålitliga. Bilarna används även för längre resor, t.ex. för att åka på semester, för att hälsa på släktingar eller för att arbeta på annan ort. Bilen beskrivs som ett sätt att vara oberoende av andra, som en möjlighet att kontrollera sin resa och som något som förenklar vardagen. De olika respondenterna har olika gränser för när de upplever att kollektivtrafiken uppfyller behoven tillfredsställande, t.ex. hur lång extra restid som är OK och i vilken mån bilens emotionella funktioner är viktiga. De använder också sina bilar olika mycket beroende på vilka preferenser och förutsättningar de har. Vissa använder bilen så gott som dagligen och andra alternativ mycket sällan, andra använder bilen ett fåtal gånger i veckan medan ytterligare andra varken har körkort eller bil och inte heller känner behov av att skaffa en bil.

Min andra frågeställning behandlar alternativ till bilen: vilka alternativa lösningar finns? Vilka kan utvecklas? Redan idag finns möjlighet att cykla, att använda kollektivtrafiken och att utnyttja bilpoolsbilar. Möjlighet att hyra bil skulle kunna komplettera bilpoolerna, det skulle kunna ge möjlighet att välja mellan flera olika typer av hyresvillkor. Dessutom behöver behovet av transport minskas (Banister 2008). Minskat transportbehov kan förhoppningsvis uppnås delvis genom att tillhandahålla service på nya sätt och nya platser. Service kan göras tillgänglig på den egna ön (t.ex. genom paketutlämning som möjliggör internethandel) eller längs med de boendes vardagliga rutter så att fler ärenden kan uträttas i samband med jobbresor eller liknande. Trots att den service som finns i skärgården idag utnyttjas i relativt hög grad av respondenterna till denna studie tror jag inte att en utökning av servicen i skärgården som helhet skulle ha någon nämnvärd effekt på bilanvändandet, om inte tillgängligheten till denna service förbättrades jämfört med idag. Respondenterna försöker i så hög grad som möjligt samordna olika ärenden i samma resa och undviker att göra extra turer, t.ex. till Styrso dit mycket service idag är förlagd. Ett mer framgångsrikt recept är förmodligen att utöka servicen längs skärgårdsbornas dagliga resrutter, och att möjliggöra stopp med kollektivtrafiken vid dessa punkter.

Den tredje frågeställningen handlar om vilka faktorer som motverkar utnyttjandet av de alternativ som finns idag. En av de, i mina ögon, mer intressanta svaren jag funnit på denna fråga är

förtroendet mellan skärgårdsborna och dem som planerar trafik och miljö i och i anslutning till södra skärgården. Flera respondenter ger uttryck för att de känner sig övergivna och utnyttjade från politiskt håll, vilket får dem att välja alternativ de själva upplever att de har kontroll över i första hand. När de upplever sig utnyttjade av kollektivet blir de mindre benägna att se till kollektivets bästa och mer till sitt eget. Kollektivtrafik och bilpooler kan täcka en del av de behov privata bilar idag täcker, men dessa alternativ har brister. Bilpoolerna behöver bli mer flexibla och användarvänliga, t.ex. genom att bilarna inte måste lämnas tillbaka på samma plats som de hämtades. Kostnaden för att hyra bil en längre, sammanhängande period (t.ex. för att åka till sommarstugan en vecka) behöver bli mindre kännbar, t.ex. genom att kostnaden sänks eller omarbetas till en löpande kostnad som inte känns lika avgörande. Hårt tryck på bilarna vid storhelger är ett annat problem med bilpooler som nämns av ett par respondenter, liksom krångel med bilbarnstolar som skall bäras till och från hemmet och monteras i bilen på nytt vid varje ny resa. Möjlighet till förvaring av bilbarnstolar och annat som i vanliga fall ligger kvar i den privata bilen kunde också vara en faktor som underlättar och får fler att orka fortsätta använda bilpoolen. Kollektivtrafiken på fastlandet behöver göras mer attraktiv och smidig. Bland annat behöver det utarbetas former som underlättar transport i samband med matinköp. Det kan t.ex. uppnås med hjälp av nya linjer till större matbutiker, plats att förvara maten och lösningar som minskar bärandet av tunga matkassar. Hållplatserna behöver anpassas så att de skyddar resenärerna mot väder och mot annan trafik, buller och avgaser. Trängseln på sommaren innebär fulla och försenade spårvagnar, det innebär också att respondenterna gärna tar bilen för att enklare kunna vara på Saltholmen i god tid och ”komma först i kön” till båten. Många byten, långa väntetider och opålitliga avgångar (risk för inställda turer) avskräcker respondenterna från att använda kollektivtrafiken på fastlandet. Har de med sig mycket saker är många byten extra krångligt, det blir mycket bärande. Många byten innebär också en risk att missa anslutande trafik (t.ex. båtar), vilket gör att restiden är svår att förutsäga. Även svårförutsägbara restider fungerar som en barriär mot kollektivtrafiken. Tidsfaktorn nämns av flera respondenter som viktig för huruvida de använder kollektivtrafiken på fastlandet eller inte, dock verkar det som att tidsåtgången inte alltid är lika avgörande, t.ex. vid ”nöjesturer” in till centrala Göteborg kan resan få ta längre tid utan att det gör något. Att resa med barn förefaller uppmuntra till att använda egen bil, då är det lättare att hålla koll och du slipper trängas med andra resenärer. Höga kostnader förknippat med kollektivtrafiken nämns av en respondent. Faktorer som motverkar användandet av cykel verkar vara vana (Bamberg 2014), dåligt underhåll på cyklarna samt trängsel på båtarnas fördäck, vilket innebär att du riskerar att inte få med dig din cykel på båten. För att uppmuntra fler att cykla kan infrastrukturen för cyklisterna förbättras. Cyklisterna behöver vara skyddade från bilar, cykelbanorna bör vara lättframkomliga och omvägar bör undvikas (Banister 2005).

6.3 Reflektioner och förslag till vidare studier

När jag utarbetade mina frågeställningar förutsatte jag att skärgårdsbornas transporter på fastlandet kunde behandlas separat från transporter i själva skärgården. Att behandla fastlandstransporterna separat visade sig vid mina intervjuer i realiteten vara mycket svårare än jag föreställt mig. Båtarnas tidtabell och rutten är t.ex. en central del av skärgårdsbornas vardag. De påverkar hur, och om, respondenterna till denna studie väljer att röra sig på fastlandet. Att närmare undersöka och förstå transporterna och behoven i skärgården kan alltså vara en viktig del i arbetet med att minska behovet av bilar på fastlandet. Att TPUSS-utredningen sträcker sig bortom just parkeringsfrågan är därför positivt i mina ögon. Problemet är komplext, och måste behandlas därefter. Dessa insikter

innebär också att jag ser tydliga fördelar med valet av djupintervjuer som metod för denna studie. Förutom svaret på mina frågeställningar har jag även funnit mycket annan information som känns relevant i sammanhanget, jag har fått en bättre förståelse för sammanhanget så som skärgårdsborna själva upplever det. Deras berättelse, och de frågor de finner relevanta i sammanhanget, har fått styra riktningen i relativt hög grad. Men det finns också en uppenbar risk med detta, särskilt i ljuset av min privata nära koppling till flera av respondenterna: att jag tar på mig ansvaret för att föra deras talan. I mitt arbete med det empiriska kapitlet märkte jag att jag kände ett ansvar inför mina respondenter att förmedla deras synpunkter, även när de inte direkt berörde ämnet för min studie. Jag har försökt hålla mig till ämnet, och jag har försökt se flera sidor än skärgårdsbornas, men för att verkligen lyckas med att se flera sidor borde även planerarnas synpunkter tagits tillvara på ett tydligare sätt. Ett sätt att få med flera perspektiv hade varit att intervjua en planerare. Som jag diskuterat i 2.7 har jag valt att inte göra det eftersom studien gjorts delvis i samråd med planerare på Göteborgs stad, och det de efterfrågat är skärgårdsbornas erfarenheter och berättelse.

Jag motiverade mitt val att använda boende på Asperö och Köpstadsö som respondenter med att det skulle ge mig en möjlighet att göra jämförelser öarna emellan, öarna har många likheter, men en viss skillnad i servicetillgång. Som jag skriver i 2.4.1 lyckades jag endast få tag i två respondenter på Asperö. Med enbart två respondenter blir påverkan av den enskildes förutsättningar och preferenser alltför stor för att jag skall kunna uttala mig om huruvida skillnaderna i resultat öarna emellan beror just på skillnader mellan öarna, eller på skillnader mellan olika individer. En intressant iakttagelse i sammanhanget, som jag inte räknat med då jag påbörjade min studie, är att en av respondenterna på Asperö påpekar att Styrso är svårare att nå från Asperö än från Köpstadsö. Det innebär att tillgången till service inte nödvändigtvis är större för Asperöborna än för Köpstadsöborna eftersom mycket av skärgårdens gemensamma service är förlagd till Styrso.

Göteborgs stad vill minska efterfrågan på parkeringar på Saltholmen. För att uppnå minskad efterfrågan på parkeringar behöver fler boende i södra skärgården lockas att inte äga en privat bil. När jag letat efter forskning kring bilens roll i samhället och människors relation till bilen i vardagen märkte jag snabbt att mycket av forskningen fokuserar på bilanvändande, snarare än bilägande. Flera forskare påpekar att bilanvändandet starkt influeras av bilägandet, och att planerare bör sträva efter att underlätta för folk att frivilligt göra sig av med, eller aldrig skaffa, någon bil eftersom det är avgörande för om vi ska lyckas minska bilanvändandet (se Warren och Enoch 2010:193f och Banister 2005:7). Likafullt fokuseras de studier jag funnit så gott som uteslutande på människors bilanvändande. Ofta undersöks pendlingen till jobbet, eller andra återkommande transporter i vardagen, och hur människor vid dessa tillfällen kan uppmanas att välja mer miljö- och hälsobefrämjande alternativ än bilen (se Beirão och Sarsfield Cabral 2007; Steg och Gifford 2005; Gil *et al.* 2011; Banister 2008). Men människor väljer inte bara ett transportsätt och håller sig till det, samma människa kan vid olika tillfällen åka både bil och kollektivt, beroende på resans mål och art (Beirão och Sarsfield Cabral 2007:479). Min erfarenhet, utifrån de intervjuer jag genomfört, är att även de som i hög grad använder kollektivtrafiken i vardagen vill ha tillgång till bil för resor som är ”något extra”, t.ex. då personen skall kombinera flera olika ärenden i en och samma resa eller då personen skall ta sig till en plats som är svår att nå med kollektivtrafik. Jag saknar forskning kring vilka lösningar som låter människor få tillgång till bil vid dessa tillfällen, utan att alla för den skull behöver äga sin egen bil. Det självklara svaret blir att gå med i en bilpool eller hyra bil, men dessa alternativ har, vilket ju också framkommit i denna studie, brister vad gäller användarvänlighet och anpassning till människors behov. Åtminstone så som systemen ser ut i Göteborg idag. Frågan

är hur dessa brister kan åtgärdas så att fler lockas att utnyttja dessa alternativ i första hand, snarare än att äga en egen bil. Att fokusera forskningen på att minska bilanvändandet, och inte bilägandet, i första hand innebär även att man tappar den fysiska dimensionen av bilens plats i samhället: bilen upptar utrymme även när den inte används, när den står parkerad. Det är i själva verket det, och inte bilens miljöpåverkan, som verkar vara huvudproblematiken för Göteborgs stad på Saltholmen, enligt TPUSS (Göteborgs stad 2013:1f). Jag har funnit vissa svar på vilka förbättringar som kan göras genom mina intervjuer, men har haft svårt att finna annan forskning att relatera dessa svar till. Frågan om bilägande behöver alltså lyftas av forskare i framtiden.

En annan fråga som behöver utredas närmare är hur själva ökontexten påverkar människors transportval. Som jag påpekat är det ont om forskning som berör öar och transporter (Gil *et al.* 2011). Jag har inte funnit någon studie som berör frågan i en skandinavisk kontext, och få studier som berör bilfria öar. Här finns alltså gott om utrymme för vidare forskning. Det har även framkommit i både teori och empiri i denna uppsats att ökontexten verkar ge upphov till oväntade, komplexa samband, okonventionella samarbeten och en särskild livsstil för öborna. Livstillfredsställelsen bland öborna är hög och miljöpåverkan relativt låg. Det vore intressant att närmare undersöka vad i ökontexten som ger upphov till dessa fenomen, och om några av fördelarna kan överföras till andra miljöer.

KÄLLOR

Skriftliga källor

- Attard, M. 2005. Land transport policy in small island state - the case of Malta. *Transport Policy*, 12:23-33.
- Bamberg, S. 2014. Psychological contributions to the development of car use reduction interventions. In Gärling, T., Ettema, D., Friman, M. (red.). *Handbook of sustainable travel*. Springer Science, Dordrecht, s. 131-149.
- Banister, D. 2005. *Unsustainable transport. City transport in the new century*. Routledge, Oxfordshire.
- Banister, D. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15:73-80.
- Banister, D. 2011. Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19:1538-1546.
- Beirão, G. och Sarsfield Cabral, J.A. 2007. Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy*, 14:478-489.
- Calado, H., Braga, A., Moniz, F., Gil, A. och Vergílio, M. 2013. *Spatial planning and resource use in the Azores*. Mitig Adapt Strateg Glob Change DOI 10.1007/s11027-013-9519-2. Springer Science Business Media, Dordrecht
- Camagni, R., Gibelli, M.C. och Rigamonti, P. 2002. Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 40:199-216.
- Carlsen, J. och Butler, R. 2011. Island tourism: sustainable perspectives *Ecotourism Series 8*. CAB International, Oxfordshire.
- Cross, M. och Nutley, S. 1999. Insularity and accessibility: the small island communities of Western Ireland. *Journal of Rural Studies*, 15:317-330.
- Enoch, M.P. och Warren, J.P. 2008. Automobile use within selected island states. *Transportation Research Part A*, 42:1208-1219.
- Eriksson, L.T. och Wiedersheim-Paul, F. 1999. *Att utreda forskna och rapportera*. Liber, Malmö.
- Eurostat 2014. *Motorisation rate*. <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdpc340&plugin=1>> hämtad 2014-08-31
- Frändberg, L. och Vilhelmson, B. 2010. Structuring sustainable mobility: A critical issue for geography. *Geography Compass*, 4/2:106-117.
- Gil, A., Calado, H. och Bentz, J. 2011. Public participation in municipal transport planning processes – the case of the sustainable mobility plan of Ponta Delgada, Azores, Portugal. *Journal of Transport Geography*, 19:1309-1319.
- Glesbygdsverket 2008. *Fakta om Sveriges kust och skärgårdar* <<http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.56ef093c139bf3ef890295e/1349863633068/fakta-om-sveriges-kust-och-skargardar-08.pdf>> hämtad 2014-09-02
- Göteborgs stad 2008a. *Södra Skärgården. Beskrivning av stadsdelen*. <http://goteborg.se/wps/wcm/connect/7e9a2178-b630-4f73-a39f9ae7a8029f2b/OPASodra_Skarg%C3%A5rden.pdf?MOD=AJPERES> hämtad 2014-01-11
- Göteborgs stad 2008b. *Södra skärgården. Planeringsförutsättningar – en studie*. <http://goteborg.se/wps/wcm/connect/b6b693f4-3aae-4a80-8ffe636bebb0c6ac/OPA_Planeringsodrasgardenweb.pdf?MOD=AJPERES> hämtad 2014-01-11
- Göteborgs stad 2013. *TPUSS – Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården. Projektplan*

2013-12-17. Arbetsmaterial tillhandahållet av Björn Wadefalk, Stadsdelsförvaltningen i Västra Göteborg.

Göteborgs stad 2014a. *Statistik Göteborg. Bilinnehav*. <<http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/2f00c17d9ad35a3bc12575c100291d0f!OpenDocument>> hämtad 2014-04-23

Göteborgs stad 2014b. *Stadsdelskarta Västra Göteborg*.

<http://goteborg.se/wps/portal/enheter/stadsdelsforvaltning/vastra-goteborgs-stadsdelsforvaltning!/ut/p/b1/jZLJrqJAFIafxQcwVFGMy2IGGWQqKTYEFJVBUNHLhadvuxe96_Q9m5OTfH9O8uVncoayEEIQFCQZMRmTD-VXcylfzTiU_e87FwoWxZweawhIhoCAHarEdCOVxQR-APoBwD8Gg5_1_wKBwGkfQNojKYZsrAk__K-CUFIgBmYqi8B2WOyIMIAmYH-WV01scaILgOSaPLCxIUZyiBDA6H_5A5NFVHS10Z51nRTfKYtevaJkzkhRPajfOGTXg2alo3U46WWRodVAGep572767zP2t3zn5rHbmtCrOn70rMSOfNF0_PAahE19sYAXXkHuGt1RU NwEzzTYtw0109k_DVTILvGK8mMHFU04mYW_f_mutPQnQVr02JyD8dt6OCfuVVSabHhG4e7qvY-Usatmt0Jnlryo8Cxsg9zukeFcn6Rcd4lb0570udCQ40tZnkIxOp4_vP3LZsP41nirGfrRiv5LSwg4JmEywBVxu9ztvUjdg3ZqcVLXKWzp-kwSdLFb1Xoax5IuvHP9laPTcC8wkmGxAh17ll7_jpvGifJL_1YfdpIIrqI2mTP2ke1EpZfbaRrehuoGs13qnFpei4Mu-ROKrWV9nXavx6-2HJifjvD_JVPGv7K5Uw63J5U4JVqQU14mHdypwS9G0fbo9LyA5n4p2Zu-cdpXNcHKy9qTjihGCYSx0KGMXIixbIpm-PD1DsSNwQ1WUYhPAYn5QLpV1_q7-aals9q7mapJEdTfNeJeWaPHL2xqhFBky_VolH15V2I5oEK6rYyvKp1IN1KkbRhbnlvGIbLIVu6-QVgYC-t/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/> Hämtad 2014-08-12

Handy, S. 2014. Health and travel. In Gärling, T., Ettema, D. och Friman, M. (red.). *Handbook of sustainable travel*. Springer Science, Dordrecht, s. 199-214.

Kvale, S. och Brinkmann, S. 2009. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur, Lund.

Nilsson, J-E. 2014. *Restauranger på Donsö* <<http://www.styrso.info/donso/restauranger/>> hämtad 2014-04-08.

Nutley, S.D. 1979. Patterns of regional accessibility in the N.W. Highlands and Islands. *Scottish Geographical Magazine*, 95:142-154.

Sjöstrand, H. och Karlgren, J. 2011. *Båttrafik i Södra Skärgården – utredning om resandebehov*. Trivector Traffic AB på uppdrag av Västtrafik. Serie nr 2011:102.

Steg, L. och Gifford, R. 2005. Sustainable transportation and quality of life. *Journal of Transport Geography*, 13:59-69

Steg, L. 2005. Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A*, 39:147-162

Styrsöbolaget 2014a. *Linjekarta Södra Skärgården* <<http://www.styrsobolaget.se/sodra-skargarden/tidtabeller>> hämtad 2014-03-26.

Styrsöbolaget 2014b. *Godstransport* <<http://www.styrsobolaget.se/godstransporter/godstransport>> hämtad 2014-06-17.

Ståhl, M. och Ander, H. 2005. *Förstudie tillgänglighet. Saltholmen och Göteborgs skärgård*. Göteborgs stad. Diariennr 0438/01.

Svenning, C. 2003. *Metodboken. Samhällsvetenskaplig metod och metodutveckling. Klassiska och nya metoder i informationssamhället. Källkritik på Internet*. Lorentz Förlag, Eslöv.

Thurén, T. 2007. *Vetenskapsteori för nybörjare*. Liber AB, Malmö.

Unsworth, R. 2004. Making cities sustainable: People, plans and participation. In Purvis, M. och

Grainger, A. (red.). *Exploring Sustainable Development. Geographical Perspectives*. Earthscan Publications, London. s. 128-155.

Västtrafik 2014. *Tidtabell 281-283* <<http://www.vasttrafik.se/#!/reseinformation/tidtabeller/281-283-goteborg/>> hämtad 2014-03-25.

Warren, J.P. och Enoch, M.P. 2010. Island transport, car ownership and use: A focus on practices in Cuba, Malta, Mauritius and Singapore. *Island Studies Journal*, 5:193-216.

Muntliga källor

Kjellberg, A. och Wadefalk, B. 2014. Trafikplanerare vid Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad tillika projektledare för ”Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården” respektive utvecklingsledare stadsutveckling, Stadsdelsförvaltningen i Västra Göteborg och delaktig i arbetet med ”Trafik- och Parkeringsutredning för Södra Skärgården”. Möte på Stadsbyggnadskontoret 2014-01-20.

Respondent 1, Asperö, April 2014.

Respondent 2, Asperö, April 2014.

Respondent 3, Köpstadsö, Maj 2014.

Respondent 4, Köpstadsö, Maj 2014.

Respondent 5, Köpstadsö, Maj 2014.

Respondent 6, Köpstadsö, Maj 2014.

BILAGA 1. INTERVJUGUIDE

Följande frågor skall fungera som en utgångspunkt vid intervjun, men stöter jag på andra intressanta aspekter kommer även dessa att ägnas uppmärksamhet, eventuellt på bekostnad av vissa av nedanstående frågor. Observera att vissa frågor berör samma ämnesområde. Alla frågor kommer kanske alltså inte att användas vid alla intervjuer, respondentens svar avgör vilka frågor som blir aktuella.

Bakgrund – du och ditt hushåll

1. Namn? Ålder? Kön?
2. Hur ser ditt hushåll ut?
Familj? Antal barn? Ålder på dem?
Bor de permanent med dig?
3. Var bor du?
Hur länge har du bott i södra skärgården?
Vilken är den främsta anledningen till att du valt att bo här?

Hushållet och bilen

4. Har du och/eller någon annan i ditt hushåll körkort för personbil?
5. Äger du/ditt hushåll någon privat bil (ej firmabil eller leasing)?
Hur många, i så fall?
6. Har ni tillgång till firmabil eller leasingbil? Är den tillgänglig för privat bruk?
7. Har ni tillgång till bil på annat sätt (t.ex. bilpool, delar med annat hushåll, hyr ofta etc.)?
Hur, i så fall?
Hur upplever du att det fungerar?
8. Hur kommer det sig att ni valt att (inte) äga en bil? Beror det på praktiska omständigheter?
Vana? Ideologi? Annat?
9. Var finns den bil/de bilar ni (eventuellt) har tillgång till när ni inte använder den?
Hur upplever du att det fungerar?
10. Hur ofta bedömer du att ditt hushåll använder bil?
Hur ofta har ni använt bil de senaste två veckorna?
11. I vilka sammanhang använder ni bil (i vardagen eller på fritiden)?
12. Vilka funktioner uppfyller bilen?
Transport? Av varor? Personer?
Förvaring?
Annat?

Transporter och funktioner i vardagen

13. Arbetar eller studerar du?
Var, i så fall?
Hur tar du dig till ditt arbete/dina studier?
Hur gör övriga i ditt hushåll?

14. Hur transporterar du dig till fritidsaktiviteter?
Hur gör övriga i ditt hushåll?
15. Hur går det till när ni handlar mat?
16. Övriga återkommande transporter i vardagen?

Alternativ till bilen

17. Hur ofta använder du dig av andra transportmedel än egen bil för transport på fastlandet (kollektivtrafik, bilpool, taxi/färdtjänst, låne/hyrbil, samåkning, cykel, moped)?
Vilket/vilka alternativ väljer du då?
I vilka sammanhang sker detta?
18. Vad skulle få dig att välja dessa alternativ oftare?
När du väljer att inte utnyttja dessa alternativ: vad beror det på?
19. Finns det några funktioner du i dagsläget utnyttjar som du bedömer minskar ditt behov av transport på fastlandet? Exempel:
 - Väljer du att handla på ön? Varför/varför inte?
 - Handlar du på internet? Hur ofta? Vilken typ av varor? Hur transporteras varorna till ditt hem? Hur tycker du att det fungerar?
 - Använder du dig av fraktfärjorna? När? Fraktar du själv varorna till Fiskebäck? Hur, i så fall?
 - Väljer du att utnyttja service och kulturutbud i skärgården framför service och utbud inne i stan? Vilken typ av service/kulturutbud utnyttjar du i skärgården respektive på fastlandet?
 - Annat? Vad?
20. Vad skulle få dig att välja dessa alternativ oftare? (handla på ön/internet, utnyttja service/kultur på ön)
När du väljer att inte utnyttja dessa alternativ: vad beror det på?
21. Vilka åtgärder skulle minska ditt behov av att *använda* bil?
 - Förbättrad kollektivtrafik? På vilket vis?
 - Flyttad färjeterminal och ändrad resrutt för ökad tillgänglighet? (T.ex. Skärgårdsbåtarna går in till stenpiren i centrala Göteborg, förutsatt att hastigheten kan hållas så hög att tiden motsvarar byte till spårvagn vid Saltholmen och att trafiken kan utökas så att antalet turer upprätthålls. Hur skulle det påverka om dessa faktorer inte uppfylldes?)
 - Utökad service på ön? Vilken typ av service, i hur hög grad? Skulle en bro till Brännö bidra till detta?
 - Utökad tillgång till service/utbud på andra öar i skärgården? Vad skulle krävas för detta?
 - Ökad möjlighet till internethandel? Av vad? Vilka åtgärder anser du skulle krävas för att uppnå detta?
 - Förenklad användning av fraktfärjorna,? På vilket vis?
 - Förbättrade förvaringsmöjligheter för prylar och kärror/skottkärror på Saltholmen?
 - Förbättrad tillgång till ”postvagnar” på Saltholmen (vagnar att hyra och ta med på personfärjorna)?
 - Billigare Taxi/färdtjänst?
 - Andra åtgärder?

22. Skulle någon av dessa åtgärder påverka ditt behov av att *äga* en bil?

23. Skulle någon av dessa åtgärder underlätta vardagen utan bil?

Övrigt

24. Har du något att tillägga som du tycker är relevant i sammanhanget?

Något perspektiv jag missat?

25. *(Efter ett par intervjuer införde jag även följande fråga eftersom jag märkte att den ofta dök upp i samtalet:)* Källsorterar ni? Vad? Hur löser ni det?