



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

VÄGFÄRJANS KRITISKA VÄRDEN

Vägfärjans betydelse för uppfattningen om platsidentitet
i ett skärgårdslandskap



Filip Kyldal

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med
inriktning mot bebyggelseantikvarisk verksamhet

2021, 180 hp

Grundnivå

2021:21

Vägfärjans kritiska värden

Vägfärjans betydelse för uppfattningen om platsidentitet i ett skärgårdslandskap

Filip Kyldal

Handledare: Susanne Fredholm
Examensarbete 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program, 180 hp

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130
SE-405 30 Göteborg, Sweden

<http://www.conservation.gu.se>
Fax +46 31 786 4703
Tel +46 31 786 0000

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 2021

By: Filip Kyldal
Mentor: Susanne Fredholm

Critical values of the road ferry – The importance of the road ferry for
the perceived sense of place in an archipelago

ABSTRACT

This thesis aims to increase the knowledge on how inhabitants of the Öckerö municipality values their existing ferry connection and why, as well as to find out whether a fixed connection will affect their sense of place. This can then serve as a helpful resource for the conservation practices of cultural heritage in understanding the function of the regular sea traffic in the cultural landscape.

The survey shows that the existing connection is significant to the inhabitants perception of local sense of place through aspects associated to security and community, as well as the perceived unique traits of the municipality. The survey also verifies existing research in certain areas, such as the experienced sense of a valuable specific island culture whose protection could be attributed in great extent to the existence of the ferry connection. Part of the experienced cultural value of the ferry connection is related to complex societal issues regarding acceptance and exclusion, but it also holds a historical value which could be a question for the conservation practices of cultural heritage to consider in the preservation of cultural heritage for posterity.

Title in original language: Vägfärjans kritiska värden –Vägfärjans betydelse för uppfattningen om platsidentitet i ett skärgårdslandskap

Language of text: Swedish

Number of pages: 54

Keywords: place identity, sense of place, bridging island, cultural heritage, critical heritage

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—21/21—SE

Förord

Vägfärjans kritiska värden – Vägfärjans betydelse för uppfattningen om platsidentitet i ett skärgårdslandskap är ett examensarbete på kandidatnivå för Bebyggelseantikvariskt program vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet.

En färja. Vad har det med kulturvård att göra? Flera har uttryckt både tveksamhet och intresse för valet av slutgiltigt uppsatsämne, och initialt har även jag själv tvekat och undrat *bör jag möjligtvis skriva om något som vidrör byggnader istället?* Längtan till havet övervann emellertid denna gång tvivlet.

I genomförandet av denna uppsats är det några personer som på olika vis bidragit, och som jag vill rikta ett särskilt tack till. Tack Johannes Aspman, Andreas Olofsson och Björn Nilsson för att med kort varsel godhjärtat ställt upp när jag efterfrågat er hjälp. Tillika, och framförallt, tack till min handledare Susanne Fredholm för stort engagemang, tålamod, bottenlös kunskap och sporrande ord när uppförsbacken verkat för brant. Tack!

Göteborg, juni 2021

Filip Kyldal

Innehållsförteckning

1. Inledning	11
1.1 Bakgrund	11
1.2 Forsknings- och kunskapsläge	11
1.3 Problemformulering och frågeställningar	13
1.4 Syfte och målsättning	14
1.5 Metod	14
1.5.1 Fallstudie	14
1.5.2 Metodval	15
1.5.3 Litteraturstudie.....	16
1.5.4 Webbenkät	16
1.5.5 Analys av enkätsvar.....	17
1.5.6 Etik och moral	18
1.6 Teoretisk referensram.....	18
1.7 Källmaterial och källkritik	19
1.7.1 Webbenkät	19
1.7.2 Fotografiskt material och kartor	20
1.8 Disposition	20
2. Skärgårdslandskapet som kultur och identitet	21
2.1 Skärgårdstrafiken i Bohuslän	21
2.1.1 Nya resmöjligheter gav ett mindre isolerat samhälle	21
2.2 Västkustens byggnadskultur.....	23
2.3 Jordbruk, fiske och havsnära näringsliv	24
3. Resultat	26
3.1 Resultat Björköleden	26
3.1.1 Invånarnas syn på Björköleden.....	26
3.1.2 Invånarnas upplevda fördelar och nackdelar med alternativ till vägfärja	28
3.1.3 Platsidentitet och om att vara bosatt på en ö	30
3.1.4 Vad uppskattar invånarna med färjeförbindelsen?	31
3.2 Resultat Hönöleden	32
3.2.1 Invånarnas syn på Hönöleden.....	32
3.2.2 Invånarnas upplevda fördelar och nackdelar med alternativ till vägfärja	33
3.2.3 Platsidentitet och om att vara bosatt på en ö	35
3.2.4 Vad uppskattar invånarna med färjeförbindelsen?	36

4. Diskussion.....	38
5. Sammanfattning	42
6. Källförteckning	44
6.1 Tryckta källor och litteratur.....	44
6.1.1 Internetreferenser.....	45
7. Illustrationsförteckning	47
Bilagor.....	48

1. Inledning

1.1 Bakgrund

År 2003 utfördes en inventering av antalet öar i Sverige som vid tillfället uppmättes till endast 24. Utgångspunkten var EU:s definition av en ö, som ska; inneha en landarea på minst 1 km², ha ett avstånd på minst 1 km till fastlandet, inte ha en permanent anslutning till land, inte utgöra landets huvudstad samt inneha minst 50 invånare. Samma år gjordes ytterligare en inventering av Sveriges öar av dåvarande Glesbygdsverket, antalet öar räknades då till 576 (Källgård, 2005). Anledningen till den stora differensen resultaten emellan var att begreppet ö definierades olika. En landmassa omgivet av vatten kan således betraktas på olika vis, beroende på vem som säger vad.

Ö- och skärgårdsprocesser är ett sedan tidigare etablerat forskningsfält. En del litteratur betonar inverkan en fast förbindelse skulle utgöra för både ö- samhället i stort, som för invånarnas vardagsliv. Grydehøj (2020) påvisar exempelvis fördelarna med en fast förbindelse i form av förbättrad ekonomi, ökad population i form av både nyinflyttade och fler som väljer att bo kvar, samt ökad tillgänglighet inom skärgården. Andra författare visar samtidigt på att den särpräglade livsstilen och livsmiljön utgör viktiga beståndsdelar i vardagslivet på ön. Enligt Baldacchino (2008) saknar flertalet forskare som bedriver ö-studier relevant erfarenhet av att leva på en ö, och därav går miste om detaljer som av öborna själva anses värdefulla.

I en miljö där havet historiskt utgjort den naturliga transportvägen kan ett ingrepp i landskapet, av den dignitet en bro innebär, antas påverka invånarnas uppfattning av hur det är att leva och verka i ett skärgårdslandskap.

Denna undersökning fokuserar på öar och platsidentitet, ett begrepp som hänvisar till "samspelet mellan fysiska attribut i området och människors uppfattningar, tolkningar och aktiviteter inom den fysiska miljön" (Horwitz, 2001, 256).

Min egen fascination för ö- och skärgårdsprocesser finns sedan tidigare som uppvuxen på en ö. Under min utbildning på bebyggelseantikvariskt program har intresset tilltagit och nya perspektiv på kulturarv tillkommit, vilket denna uppsats är ett resultat av.

Utifrån denna förförståelse ämnar denna uppsats tydliggöra öbornas egen uppfattning om hur det är att bo på en ö med vägfärja som enda förbindelse med fastlandet, och vilken betydelse denna vägfärja har för deras uppfattning om platsidentitet.

1.2 Forsknings- och kunskapsläge

Människans koppling till landskapet: Platsidentitet

Plats och identitet är två begrepp som hanteras inom flera vetenskapliga fält med olika betydelser. Begreppet platsidentitet är i sig självt komplext och tolkas olika av olika författare, då 'place identity' även kan ses inkluderas i konceptet 'sense of place'.

Platsidentitet hänvisar till "samspelet mellan fysiska attribut i området och människors uppfattningar, tolkningar och aktiviteter inom den fysiska miljön" (Horwitz, 2001, 256), med tillägget att landskap, plats och kultur är kopplade till varandra och över tid bearbetar och

förändrar de varandra (Howard, Thompson & Waterton, 2013, 87). Därutöver påträffas begreppet regional identitet alltmer som ett nyckelord i dels akademisk forskning som inom politiken, vilket kan bero på samtida diskussioner om globalisering och regionalism (Zimmerbauer, 2011). Zimmerbauer menar att konceptet regional identitet utgör en mångtydighet, då det hänvisar till både identifiering, regional medvetenhet samt till den specifika regionens särdrag. Specifika särdrag syftar på att regionen uppfattas inneha egenskaper som skiljer sig från andra regioner. I den moderna tid vi befinner oss i där det mesta runt omkring oss är sammankopplat och nätverksbundet ifrågasätter Zimmerbauer relevansen i konceptet att känna tillhörighet till ett avgränsat område. Men i ett ständigt föränderligt samhälle är en regionbaserad identitet kanske det som istället ger individen en känsla av stabilitet och trygghet då utvecklandet av en regional identitet bör betraktas som en process som pågår och utvecklas under tid. På individnivå är utvecklandet av identifiering och tillhörighet en viktig del i processen att känna anknytning till en region för att den i slutändan blir en del av hans/hennes identitet. Beträktat på en kollektiv nivå härstammar regional identitet främst utifrån symboler och estetiska visualiseringar. Exempelvis i att ge omgivande landskap en mening och något att gemensamt identifiera sig med, alltså en slags representation av regionen och gemensamma, regionala symboler som förenar (Zimmerbauer, 2011).

Kalandides (2011, 30) skiljer på platsidentitet som en del av individens identitet, och platsidentitet som en kollektivt formande aspekt. På individnivå handlar platsidentitet om individens mentala representation av en viss plats. Platsidentitet kan även användas som ett begrepp att beskriva känslan för en viss plats och dess specifika egenskaper, liknande det engelska uttrycket 'sense of place'. Platsidentitet rörande kollektivet kan vara en plats som påverkar gruppens egna betraktelsesätt av sig själva, men kan även användas för att beskriva en gruppens gemensamma uppfattning om en specifik plats. Därutöver identifierar Kalandides även platsidentitet som ett begrepp för att identifiera en grupp inom ett avgränsat område. Utifrån en symbolisk och representationsbaserad identitet och som en samhälls- och interaktionsbaserad aspekt kan begreppet platsidentitet uppfattas som något abstrakt, men överlappar via viktiga beståndsdelar som är av betydelse. Något förenklat kan platsidentitet förklaras som upplevelsen av en viss plats samt sociala interaktioner med andra som delar platsen. Betydelsen av symboler och representationer betonas främst när begreppet används inom en större regional avgränsning, men att det oavsett rör sig om ett sammanhang för självdefinition eller en känsla av tillhörighet på både grupp- och individnivå (Zimmerbauer, 2011).

Då begreppet platsidentitet kan tolkas och användas olika kommer det i denna undersökning, om inget annat anges, främst användas utifrån Horwitz (2001, 256) definition; "platsidentitet hänvisar till samspelet mellan områdets fysiska attribut och människors uppfattningar, tolkningar och aktiviteter inom den fysiska miljön". Horwitz menar även att inom den fysiska miljön är platsgränserna flytande och identifiering med en plats sker inom olika rumsliga aspekter. I en snävare mening kan det röra sig om en bostad, och i ett bredare sammanhang ett större geografiskt område.

Ö- identitet

Ur ett historiskt perspektiv menar Cottrell (2017, 172) att isolering och separering setts som en viktig aspekt för att bestämma öbornas identitet, både på ett personligt plan och ur ett

samhällsperspektiv. Baldacchino (2008) påtalar i *Studying Islands: On Whose Terms?* att ö-studier nästan uteslutande sker inom ett alltför ensidigt perspektiv, nämligen ett utifrån-perspektiv. Han menar att människor från fastlandet, utan erfarenhet av att leva på en ö, försöker förklara ett fenomen och att ett större fokus istället bör finnas på att höra vad människorna på öarna har att säga. Baldacchino betonar därmed vikten av att båda sidor är av nödvändighet, både berättelser om öar och från öar, för att nå en mer nyanserad kunskap om skärgårdslandskapet och om de som lever där. Cottrell (2017) nämner att acceptans är en av de dominerande aspekterna att ta hänsyn till bland identifiering av identitet bland öbefolkningen, acceptans av miljön och rötter. För en nyinflyttad till ett ö-samhälle är det därav svårt att bli helt och fullt accepterad av de som bott där längre. Cottrell (2017, 184) menar att på individnivå är fullständig tillhörighet omöjlig att uppnå då individens ursprung inte går att förändra. Därav uppstår ett ”vi” och ”dom” bland den ursprungliga befolkningen, då acceptansen har en stor social relevans och individens rötter eller ursprung är av stor vikt för att uppnå en känsla av tillhörighet. Även Grydehøj (2020) nämner att nya invånare riskerar att inte bli välkomnade av befintlig öbefolkning, då de anser att ”ökulturen” riskerar att spädas ut och i förlängningen försvinna vid en ökad population på öarna.

1.3 Problemformulering och frågeställningar

I ett skärgårdslandskap utgör den byggbara ytan en begränsning och ämne för hänsynstagande inom samhällsplaneringen. Skärgårdslandskapet och dess naturförhållanden utgör en viktig del av regionens kulturmiljö och ger kustsamhället karaktär. Dessa karaktärsskapande kulturmiljöer utgör beståndsdelar för invånarnas livsstil, och kan utifrån forsknings- och kunskapsläget antas vara identitetsskapande. Mellan kommunens vision om en långsiktigt hållbar och attraktiv kommun och invånarna som verkar inom den, kan det i somliga fall uppstå meningsskiljaktigheter, där visionen i vissa avseenden inte går i linje med invånarnas intressen och syn på utveckling. De två folkomröstningarna i Öckerö kommun angående bro eller ej från år 2001 och 2005 exemplifierar detta. Vid bägge tillfällena röstade invånarna med klar majoritet nej till bro. År 2001 var 34% för bro respektive 65% emot, år 2005 var siffrorna nästintill desamma (Öckerö kommun, 2001; Olofsson, 2010a, 35). Öckerö kommuns befolkning ökar (SCB, 2021) och dess stadsnära läge samt attraktivitet medför ökad turism (Öckerö kommun, 2018). Befolkningsökning och ökad turism i skärgården medför logistiska problem som befintlig färjeförbindelse inte är anpassad för. En bro till Öckerö kommun är en fråga vars aktualitet därav inte försvunnit, tidigare folkomröstningar till trots. Ett underlag som dock saknats i planeringen av en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö kommun och Hisingen är i vilken utsträckning den kan tänkas påverka invånarnas uppfattning om samspelet mellan områdets fysiska attribut och dess aktiviteter inom den fysiska miljön. Följande frågeställningar har därmed formulerats för denna uppsats:

Kan befintlig färjeförbindelse till Öckerö kommun tillskrivas någon betydelse för invånarnas uppfattning om lokal platsidentitet?

Kan befintlig färjeförbindelse till Öckerö kommun tillskrivas ett kulturvärde utifrån hur den upplevs av kommunens invånare?

1.4 Syfte och målsättning

Undersökningens syfte är att öka kunskapen om huruvida invånare i en kommun utan fast förbindelse till fastlandet värderar färjeförbindelsen eller ej och med vilka motiv, samt utröna om en fast förbindelse har betydelse för deras uppfattning om platsidentitet. Förhoppningen är att undersökningen kan bidra kulturmiljövården med förståelse för den reguljära havstrafikens funktion i kulturlandskapet.

1.5 Metod

1.5.1 Fallstudie

Denna undersökning använder fallstudiemetodik. Med hjälp av fallstudien beskrivs verkligheten, genom att låta fallstudien representera verkligheten (Ejvegård, 2009, 35). Fördelen är att forskaren inte behöver skildra ett större område, utan kan med hjälp av ett begränsat område beskriva hur något ser ut eller går till. Ejvegård (2009, 35) påpekar dock att en enskild fallstudie inte alltid fullt ut kan representera verkligheten, då slutsatsen uppnår ett värde först när flera resultat som inhämtats med andra forskningsmetoder får fram liknande resultat. Därför bör slutsatsen snarare betraktas som en antydning.

Fallstudieområde: Björköleden och Hönöleden

I denna undersökning utgör färjelederna Björkö- och Hönöleden i Öckerö kommun fallstudieområde. Björköleden trafikerar sträckan mellan Lilla Varholmen på Hisingen och Björkö, färjeturen tar ungefär 6 minuter. Via Björköleden nås öarna Björkö, Grötö och Kalvsund, de två sistnämnda via personfärja från Björkö.

Den andra färjeleden är Hönöleden som trafikerar sträckan mellan Lilla Varholmen på Hisingen och Hönö, färjeturen tar ungefär 12 minuter. Via Hönöleden nås de sammanhängande öarna Fotö, Hönö, Öckerö och Hälsö samt nordöarna Knippla, Hyppeln och Rörö. Björköleden och Hönöleden trafikerar varsin sträcka inom Öckerö kommuns skärgård där den främsta skillnaden är tidsdifferensen.



Fig. 1 Inringat område visar Öckerö kommun, Bohuslän. Källa: Lantmäteriet



Fig. 2 Inringade områden anger Öckerö kommuns färjelägen på Höno och Björkö. Källa: Lantmäteriet

1.5.2 Metodval

Enkätundersökningar är ett av de vanligaste tillvägagångssätten att samla in data vid ett kvantitativt metodval och lämpar sig väl för att få en uppskattning av förhållanden och attityder inom den undersökta gruppen. Vid enkätundersökningar är det viktigt att få så många

svar som möjligt från en bred urvalsgrupp, och är bättre lämpade än kvalitativa metoder för att täcka in flera olika områden i en undersökning (Eliasson, 2013). Enligt Patel & Davidson (2019, 55) ska en kvantitativ studie kunna utföras mer än en gång oberoende av forskaren och erhålla samma resultat. Resultaten ska således inte heller vara beroende av en viss situation, plats eller tidpunkt eller vara unikt för ett särskilt tillfälle. Kvalitativ forskningsmetodik är mindre strikt och reglerad än kvantitativ forskning (Patel & Davidson, 2019, 55). I webbenkätorna lämnades utrymme för respondenternas egna kommentarer, och denna undersökning utgörs därav av både kvantitativ- och kvalitativ forskningsmetodik.

1.5.3 Litteraturstudie

Göteborgs universitetsbibliotek sökportal användes primärt av sökning efter relevant litteratur med engelska och svenska sökord för att säkerställa ämnesrelevans. Svenska sökord som använts är *öar*, *platsidentitet*, *Öckerö kommun*, *Björkö*, *sjöfart*, *färjetrafik*. Vetenskapliga och akademiska artiklar med ämnesrelevans söktes efter i sökportalerna SCOPUS, GUPEA och DiVA med nyckelord såsom *place identity*, *critical heritage studies*, *bridging islands*, *landscape*, *islandness*.

1.5.4 Webbenkät

Undersökningen baseras på insamling och analys från en frågeenkät uppdelad i två delar. En del avsedd för boende på öarna Björkö, Grötö och Kalvsund. Samt en del för boende på öarna Fotö, Hyppeln, Hälsö, Höno, Knippla, Rörö och Öckerö. Uppdelningen mellan öarna gjordes utifrån vilken färjeled respektive ö är ansluten till. Frågorna de båda enkäterna emellan var identiska (bilaga 1). Den del av enkäten riktade till öarna Björkö, Grötö och Kalvsund besvarades av 254 respondenter. Den andra delen av enkäten, riktade till öarna Fotö, Hyppeln, Höno, Knippla, Rörö och Öckerö, besvarades av 246 respondenter. Sammanlagt deltog 500 respondenter.

Enkäten utgjordes av dels slutna frågor, dels frågor med alternativet att tillföra egna kommentarer respondenten ansåg relevanta (bilaga 2). Frågorna formulerades utifrån nyckelord som identifierats i litteratur som behandlat forsknings- och kunskapsläget inom ämnet platsidentitet och ö- och skärgårdsprocesser. Utformningen är gjord enligt ”omvänd tratt-teknik”, inledande specifika frågor som övergår till mer övergripande frågor. Denna sekvensering hjälper respondenten att tänka igenom området och bilda sig en uppfattning under tiden frågorna besvaras (Patel & Davidson, 2019). Till enkäten bifogades en förklarande text på vilket sätt respondentens bidrag kommer att användas, samt att deltagandet är anonymiserat.

Tjänsten som användes för webbenkäten var *Netigate.se*. vars hemsida är möjlig att besvara från valfri enhet med internetuppkoppling. Enkäten tillgängliggjordes via en länk i slutna grupper, på det sociala nätverket Facebook, ämnade för respektive ö i kommunen. Författarens ansökan om medlemskap i Facebook-gruppen för ön Grötö nekades, därav kunde länken till enkäten inte tillgängliggöras i avsedd grupp.

När antalet respondenter i undersökningen uppgick till sammanlagt 500 avslutades enkätundersökningen. Stagnation i antalet respondenter per dag var märkbar, och underlaget ansågs tillräckligt för undersökningen. Innan webbenkäten gjordes tillgänglig för allmänheten

testades den på fem personer i syfte att upptäcka felaktigheter. Testpersonerna ombads undersöka om frågorna uppfattades som alltför ledande, om svarsalternativ saknades samt förslag på generella förbättringsåtgärder. Testpersonerna bestod av vänner och familj till författaren i åldrarna 27 – 33 år, några med kunskap och en relation till fallstudieområdet, andra utan någon relation. Svaren från enkätens testpersoner raderades därefter och är således inte inkluderat i resultatet. En inställning gjorde det även omöjligt att besvara enkäten mer än en gång från samma enhet.

Den enda frågan i webbenkäten som var obligatorisk att svara på var på vilken ö i kommunen respondenten bodde på, eller hade störst relation till. Detta innebär möjligheten att en del respondenter inte svarat på samtliga frågor, och därför varierar deltagarantalet frågorna emellan. Av de sammanlagt 500 personerna som deltog i enkätundersökningen angav 310 respondenter vilket år de var födda. Den yngsta respondenten angav 2006 som födelseår, medan den äldsta respondenten är född 1938. Däremellan utgör respondenter födda på 1960- och 1970-talen den största urvalsgruppen följt av respondenter födda på 1940- och 1950-talen. Därefter följer respondenter födda på 1980- och 1990-talen medan minst antal respondenter var födda på 2000-talet, endast 19 respondenter. Vilket kön respondenterna har framkommer inte via enkäten, men med anledning av det relativt höga deltagarantalet och spridning på ålder bland deltagarna kan mångfalden antas vara blandad.

1.5.5 Analys av enkätsvar

I analysen av enkätsvaren har utgångspunkten för kulturarvets och kulturmiljöns innebörd varit Riksantikvarieämbetets definitioner av kulturarv och kulturmiljö, vilket också resonemangen ska förstås utifrån;

Kulturarv avser alla materiella och immateriella uttryck (spår, lämningar, föremål, konstruktioner, miljöer, system, strukturer, verksamheter, traditioner, namnskick, kunskaper etc.) för mänsklig påverkan. Oavsett om det skrivs i obestämd eller bestämd form – kulturarv eller kulturarvet – innefattar det en mångfald av kulturarv. Ibland kan begreppet preciseras för att belysa särskilda delar av samhällsutvecklingen, t.ex. det biologiska kulturarvet, det industriella kulturarvet eller modernismens kulturarv. (Riksantikvarieämbetet, 2014, 12)

Kulturmiljö – avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö kan preciseras och avgränsas till att omfatta en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region. Det kan röra sig om intensivt utnyttjade stads- eller industriområden såväl som extensivt påverkade skogs- eller fjälllandskap. Kulturmiljön omfattar inte bara landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser som ortnamn eller sägner som är knutna till en plats eller ett område. Kulturmiljön är en del av kulturarvet. (Riksantikvarieämbetet, 2014, 13)

I webbenkäten besvarades samtliga 10 frågor av respondenter bofasta i Öckerö kommun vars resultat presenteras i kapitel 3. Samtliga frågor har dock inte innehaft relevans för besvarandet av uppsatsens syfte och frågeställningar rörande värdering och platsidentitet, och behandlas därav inte heller i diskussionsdelen. Anledningen är att frågeställningarna under processens

gång reviderats något, och därmed även påverkat relevansen för vissa av enkätens frågor. I analys och slutsats av resultaten utgår diskussionen därför främst utifrån de enkätfrågor som behandlar begrepp kopplat till platsidentitet och upplevelse av färjeförbindelsen.

1.5.6 Etik och moral

I samtliga moment har hänsyn tagits till de övergripande forskningsetiska aspekterna gällande informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet samt nyttjandekravet. Detta innebär att de berörda tagit del av forskningsuppdragets syfte och att samtliga deltagare själva fått bestämma över sin medverkan. Eventuella uppgifter om enskilda personer har behandlats med största möjliga försiktighet utan att obehöriga kunnat ta del av dessa, samt att samtliga uppgifter endast har använts för forskningsändamålet (Patel & Davidson, 2019).

1.6 Teoretisk referensram

Eftersom uppsatsen fokuserar på värdering av olika miljöer och platsidentitet utgår denna uppsats utifrån ett kritiskt förhållningssätt till värdering av kulturmiljöer. *Critical Heritage Studies* är ett växande tvärvetenskapligt forskningsfält som problematiserar vad kulturarv är, hur kulturarvet upplevs och hur det används (Göteborgs Universitet, *Centrum för kritiska kulturarvsstudier*).

Vad som kan definieras som kulturarv rör sig över ett brett spektrum och kan anta fler än en form i samhället och erkännas inom flera discipliner. Kulturarvet används till att beskriva allt från byggnader, matlagingsstilar, sånger, etnicitet till religion (Harrison, 2013, 14). Dessutom kan det ses användas som en kollektiv, problematisk gemensam nämnare för att lyfta fram gamla-, stora-, monumentala och estetiskt tilltalande platser, byggnader och artefakter (Smith, 2006, 11).

Harrison (2013) skiljer på *officiella kulturarv* och *inofficiella kulturarv* där det *officiella kulturarvet* utgörs av objekt och områden som av expertis och offentliga aktörer auktoriserat genom någon form av lagstiftning eller skriftlig stadga, medan det *inofficiella kulturarvet* utgörs av objekt och områden som uppmärksammas av individer och samhällen men inte av offentliga aktörer och som står utan formellt skydd. Det som känns igen som *officiella kulturarv* kan sägas stå för en samtida definition av de objekt, byggnader och landskap som särskiljer sig från övriga med anledning av sitt estetiska, historiska, vetenskapliga och sociala värde (Harrison, 2013, 14). *Inofficiella kulturarv* kan innebära objekt, metoder och platser som av sammanslutningar uppmärksammas, och som i teorin kan falla inom samma kategori som *officiella kulturarv*, men förblir okänt av staten och expertis och erkänns därför inte som officiellt kulturarv (Harrison, 2013, 15). Harrison menar att idéer om vad kulturarv är och vad det gör inom kategoriseringen av *officiella kulturarv* även kan påverka vad människor upplever utgöra sitt eget *inofficiella kulturarv*, oavsett om det är officiellt erkänt av staten som kulturarv. Detta medför att gränserna för kulturarv är flytande och kan påverka varandras definition (2013, 20), eftersom det är människan i egenskap av kulturbärare som utgör kulturarvet (Svensson & Wetterberg, 2008, 10).

Objekt, platser och metoder kan således inneha både *officiell* och *inofficiell kulturarvsstatus* beroende på vem som påstår det, snarare än objektets eller platsens särskilda egenskaper (Harrison, 2013). Smith (2006, 11) har tidigare vänt sig emot en uppdelning av experter och

lekmän inom kulturarv- och kulturmiljöfrågor och myntat begreppet *auktoriserad kulturarvsdiskurs* (*Authorized Heritage Discourse*). Smith menar att kulturarv och kulturmiljö baseras på värden verbaliserade av personer eller organisationer i ledande positioner, vilket är ett nedärvt beroende av expertisens kunskapsanspråk som per automatik inte främjar förståelsen för framtidens kulturarv.

Pågående globala, strukturella samhällsförändringar påverkar kulturmiljön och ökar behovet av kunskap om hur förändringarna ser ut och bör värderas för att samhället ska vara väl förberett för en framtida korrekt hantering av kulturfrågan i olika planeringsprocesser (Svensson & Wetterberg, 2008), en kunskap som anses bristfällig (Winter, 2013). Den ökade uppmärksamhet som givits det immateriella kulturarvet har exponerat behovet av bevarandemått mer anpassade för komplexiteten mellan det förflutna och nuet (Winter, 2013). Inom dagens samhällsplanering fokuseras det alltmer på kulturvärden i miljön, såsom kulturarv, historia, identitet och attraktivitet vilket har global påverkan på utvecklingen och gestaltningen av landsbygd, mindre orter och städer (Svensson & Wetterberg, 2008, 6). Oavsett tillvägagångssätt för bevarande finns en utmaning inom kulturarvssektorn att utveckla metoder för hanteringen av kulturarvet som bättre svarar mot den sociopolitiska komplexiteten sektorn står inför (Winter, 2013). Successivt förändras kulturmiljövårdens arbetsmetoder och större uppmärksamhet ges tillvägagångssätt baserade på bredare samhälleliga samförstånd i bevarandeprocessen (Winter, 2013) och en strävan mot en öppen och mer kommunicerande verksamhet där medborgarnas uppfattningar ges större betydelse, då det är kulturarvsinstitutionerna som i sitt förvaltande av historien bär ansvar för att medla mellan medborgarnas erfarenheter och vilka uttryck av dessa som tillskrivs kulturvärde (Svensson & Wetterberg, 2008, 9).

1.7 Källmaterial och källkritik

1.7.1 Webbenkät

Webbenkäten utgör undersökningens primära underlag, där antalet respondenter uppgick till 500. Enligt SCB uppgick Öckerö kommuns befolkning år 2020 till 12 934 personer, vilket innebär att webbenkäten representerar 3,87 % av kommunens sammanlagda befolkning. För att besvara webbenkäten krävdes en registrerad profil på det sociala nätverket Facebook. Antalet aktiva användare på Facebook i kommunen är dock svårt att uppskatta.

För att få en fingervisning i någon riktning kan en jämförelse göras med kommunens befolkning bestående av personer i åldrarna 18 – 64 år. Denna ålderskategori bestod enligt statistik från SCB av 54% av kommunens befolkning år 2020. 54 % av 12 934 personer är 6 984. Detta urval av personer kan antas vara någorlunda representativt av aktiva användare på Facebook. Utifrån den begränsningen motsvarar enkätens underlag 7,16% av kommunens befolkning. Åldersspannet utgör även en majoritet av respondenternas angivna ålder. Ytterligare en jämförelse kan göras med den gemensamma Facebook-gruppen för Öckerö kommun, i dagsläget (2021-06-03) med 9 777 medlemmar. Enkätens 500 respondenter motsvarar då 5,11% av dessa. En exakt uppskattning av enkätens bortfall är dock svår att redovisa.

1.7.2 Fotografiskt material och kartor

De i undersökningen förekommande fotografier är fotade med luftfartyg 2021-05-24 av författaren. Samtliga fotografier tagna med luftfartyg har bifallits spridningstillstånd av Lantmäteriet enligt lag (2016:319) om skydd för geografisk information. Kartmaterial förekommande i uppsatsen är hämtat från Lantmäteriets hemsida.

1.8 Disposition

Undersökningen inleds med en beskrivande del hur naturen som resurs utgör en stor del av kulturarvet för skärgårdsbefolkningen. Därefter redovisas resultatet från webbenkäten som besvarats av respondenter bofasta på öarna i Öckerö kommun. Undersökningens avslutande del behandlar uppsatsens diskussion.

2. Skärgårdslandskapet som kultur och identitet

I ett landskap vars naturliga förutsättningar dikterat levnadsvillkoren har det mesta ett samband. Havet, landskapet och klimatet har en sammanbindande kulturell och påverkande faktor för människan. Ett samspel mellan naturens attribut och människans aktiviteter som utvecklats utifrån omgivningar innehavandes både estetiska och kulturhistoriska kvalitéer, dock ständigt underordnat naturen. Nedan följer en beskrivning för att försöka belysa hur landskapet utgör en del av skärgårdsbefolkningens kulturarv.

2.1 Skärgårdstrafiken i Bohuslän

Behovet av att kunna förflytta sig mellan Göteborgs norra skärgård och Göteborg var stort då det var i Göteborg som köp- och säljmarknaderna fanns. Det billiga men desto mer arbetsamma sättet att förflytta sig var genom att ro eller segla in till staden på egen hand. Det bekvämare sättet var att ro eller segla till Hisingen och därifrån använda sig av gästgivarskjutsen, alternativt använda sig av roddargillet från Göteborg (Olofsson, 2010a).

2.1.1 Nya resmöjligheter gav ett mindre isolerat samhälle

Av naturliga orsaker är öar avskurna från andra landområden, vilket skapar isolerade samhällen med en befolkning som är mindre mobila jämfört med boende i en stad på fastlandet. Idag innebär det inte en lika stor begränsning att bo på en ö som fram till 1800-talets mitt, då de flesta ö-samhällen idag är sammanlänkade med fastlandet via en fast förbindelse eller annan reguljär trafik. Nedan redogörs hur passagerartrafiken i Öckerö kommun och Bohuslän har utvecklats, från den första ångbåten till dagens mer moderna fartyg och hur detta banade väg för ökad mobilitet för skärgårdsbefolkningen.

Hjulångaren *Rosen* stod för ett av de mer uppmärksammade framträdanden längs Bohuskusten då hjulångaren den 1 juli år 1831 färdades mellan Göteborg och Marstrand. Färden uppges ha avverkats på 3 timmar och 29 minuter (Hansson, 1981). Ångbåtens tillkomst innebar en transportrevolution och ett betydligt snabbare och bekvämare resesätt än vad man vid tiden vant sig vid. Att ge sig av från exempelvis Stockholm till badorterna på västkusten via Göteborg var både tidsödande och på många vis besvärligt då det innebar häst och vagn på dåliga vägar. Det kunde dessutom innebära ett risktagande då både björn och varg på den tiden strövade fritt även i Bohuslän (Hansson, 1981). Även om Rosens premiärtur mellan Göteborg och Marstrand blev väldokumenterad var den inte den första ångbåten som syns till på den svenska västkusten. Passagerarfartyget *Braut Anund* hade redan den 6 augusti 1823 varit på besök då den anlände Käsö från Stockholm. Uppståndelsen till trots skulle det dröja ytterligare en tid innan ångbåten trafikerade Bohuskusten regelbundet. Det fanns en utbredd skepticism mot de nya ångfartygen och dess förmåga att på ett säkert vis klara väder och vind. Ytterligare orosmoment var att ångtanken kunde explodera samt en rädsla för att gnistor och skorstenens tjocka rök i värsta fall kunde antända en hel stad. Brandrisken var länge en anledning till att ångbåten förtöjde en bit utanför staden och ilandsättningen av passagerarna istället ombesörjdes av mindre roddbåtar. Slutligen insåg allmänheten nyttan med det snabbare kommunikationsmedlet och ångbåten började trafikera nästan hela västkusten. Sommaren år

1841 gick ångaren *Carl* således mellan Göteborg-Marstrand-Uddevalla en gång i veckan efter att sommaren dessförinnan endast trafikerat Särö-Marstrand. Finansiella problem medförde att trafiken under några år ställdes in, fram till 1848 då ångaren *Union* trafikerade kusten upp till Strömstad med Göteborg som utgångspunkt. Från norskt håll samordnades turerna med ångaren som trafikerade sträckan Kristiania-Fredrikshald (nuvarande Halden) vilket resulterade i en sammanhängande förbindelse mellan Göteborg och Kristiania (Hansson, 1981).

Den svenska inlandsidyllen stod fortfarande högt i kurs men som ett lockande resmål började nu även Bohuskusten med dess kala klippor och skär upptäckas och uppskattas som rekreativmiljö för turismen. För de boende i skärgården var livet vid den här tiden fattig, och det vardagliga livet kretsade mestadels till att införskaffa mat för dagen i form av sillfångst, bröd och potatis. Ökad turism ut i skärgården innebar dock ett ökat transportbehov och en möjlighet att tjäna pengar. Det ökade behovet drev på utvecklingen av kommunikationsmedlen i skärgården och 1850-talet innebar ett genombrott för reguljär skärgårdstrafik längs västkusten. Fartygen blev under några år både större och snabbare, och år 1852 gjorde ångaren *Uddevalla* sin premiärtur från Göteborg med kurs norrut och var med sina 12–13 knop (22,2–24,05 km/h) landets snabbaste ångbåt (Hansson, 1981). Även om propellerfartygen på sina håll redan var i bruk var det ännu ett långsammare alternativ än de befintliga hjulångare som trafikerade kusten. De grundgående hjulångarna blev dock snabbt föråldrade när propellerfartygen väl etablerades bland kustrederierna. Hjulhusen krävde större svängrum i hamnarna och ansågs mer svårmanövrerade i låg hastighet samt att propellerfartygen ansågs vackrare och bekvämare att färdas med för resenärerna. De äldre hjulångarna fyllde fortfarande sin funktion sommartid, men vintertid lämpade sig propellerfartygen bättre med ett starkare skrov och bättre kunde ta sig fram även vintertid (Hansson, 1981).

Parallellt med ångbåtens utveckling expanderade även järnvägsbyggandet utmed Bohuskusten och befolkningen hade ett flertal transportmöjligheter att välja mellan, dock ansågs sjövägen vara mer lustfyllt och fortfarande något av en attraktion. Dessutom fortsatte badorterna att växa och rederierna som trafikerade västkusten var fortfarande angelägna att fortsätta uppehålla goda kommunikationer mellan stad och skärgård. Många boende i skärgården var även utan någon egentlig förbindelse med omvärlden och således delvis beroende av fungerande passagerartrafik. Ekonomiskt kännbart blev det för ångbåtstrafiken när rederierna tvingades konkurrera med järnvägen om godstransport, som länge varit en trygg inkomstkälla för sjöfarten. Dessa tendenser avstannade inte heller när transportinnovationerna på land rusade framåt. Bohusbanan invigdes i början av 1900-talet och anslöt till många samhällen via bussar, samt de många nyanlagda vägar som anlades senare och förenklade för de bilburna (Hansson, 1981).

Skärgårdstrafiken i Bohuslän präglades av uppstartade rederier som slogs om kunderna, och Göteborgs norra skärgård var inget undantag. Med anledning av öbornas missnöje över höga priser och bristfälliga turlistor startades av driftiga öbor lokala trafikbolag och övertog trafiken i Göteborgs norra skärgård på 1930-talet. Skärgårdstrafiken fortsatte fungera men fasades sakteligen ut då de statliga färjlederna började gå på 1960-talet. Från Öckerö började den första vägfärjan gå 1962, då med plats för 16 bilar. År 1967 öppnades en linfärja mellan Fotö och Hönö samt en vägfärja mellan södra Björkö och Lilla Varholmen. Kapaciteten på färjetrafiken ökade snabbt och färjeläget på Öckerö flyttades under 1980-talet istället till

Hönö, där det fortfarande är kvar. Passagerarbåtarna mellan norra skärgården och Göteborg fick svårt att hävda sig med denna konkurrens, eftersom det med vägfärja och anslutande bussar på Hisingen tog mindre tid in till Göteborg. År 1969 avgick därav den sista turen för det lokala trafikbolaget, och de statliga vägfärjorna övertog trafiken (Olofsson, 2010a).

2.2 Västkustens byggnadskultur

En vanlig syn från havet i bohuslänska kustsamhällen är husens täta placering invid vattnet. Ofta invid en brygga, båt, sjöbod eller magasin. Nödvändiga ingredienser när havet utgjort huvudsaklig källa till näring, och havet inte varit knutet till markägande (Bohusläns museum). Den samhällsekonomiska inverkan fiskenäringen haft på den bohuslänska miljön är påtaglig. Sillens rörelser in i fjordarna gjorde fisket till en storindustri och kustsamhällen expanderade och etablerades, för att i samband med fiskets nedgång försvinna. Fram till mitten av 1800-talet, då näringsfrihet infördes, reglerades sillhanteringen av statliga förordningar. Detta resulterade i att köpmännen i städerna gjorde stora ekonomiska vinster, medan kustsamhällena och dess bostäder förblev små. Bostäderna uppfördes brukligen i timmer i en våning med lågt loft, klädda med stående panel. Vanligen var panelen omålrad eller faluröd. Taken kläddes med torv, slanor eller tegel. En låg stenmur utgjorde grunden, om huset inte var grundlagt direkt på berget. Fisket och sjöfarten medförde även impulser utifrån som påverkade byggnadskulturen, från såväl Norge som Danmark. En bebyggelse uppförd efter strikt praktiska behov växte fram, och den bohuslänska byggnadskulturen började därefter utveckla egna karaktärsdrag i samband med att permanenta kustsamhällen etablerades (Westerlind, 1982).

Utöver fisket har även jordbruket påverkat bebyggelsen i Bohuslän. Vilket inneburit ytterligare begränsningar på exempelvis en ö, som av naturen i sig utgör en begränsning. Husen byggdes direkt på berget då odlingsbar mark var alltför värdefull att bygga på när sillfisket gick sämre och jordbruket ensamt innebar försörjning (Olofsson, 2010a). Bohuskustens äldre bostadshus har ett varierat utseende och med lokala variationer, men med två hustyper som är ofta förekommande. Enkelhuset och dubbelhuset, med en respektive två rumsfiler. Enkelhuset med ett rum och kök i fil utgjorde en vanlig hustyp under 1700- och tidigt 1800-tal. Denna hustyp är inte specifikt knuten till Bohuslän, utan återfinns i hela Sverige. Dubbelhuset, byggt i bredd med tre rum och kök (Olofsson, 2010a; Bohusläns museum) är från början ett utbyggt enkelhus med extra rum på långsidan. Då hustypen blev vanligt förekommande har dess grundform betraktats utgöra utgångspunkten i den bohuslänska byggtraditionen (Karlsson et al. 2004). En svepande generalisering för de bohuslänska kustsamhällenas förändring är den femtioårsperiod som följde från ungefär 1830-talet och framåt, då 1700-talets enkelhus och rökstugor övergavs eller byggdes om (Werne, 1993, 342). Inom Bohusläns agrara bebyggelse kan det sannolikt tänkas finnas likheter med äldre norskt byggnadsskick samt flera lokala variationer i gårdsstruktur med byggnader vars funktion haft inverkan på utformning, varför beskrivning av Bohusläns bebyggelse här generaliseras något.

I samband med ångbåtstrafiken ökade befolkningen, liksom bebyggelsen. Större hus uppfördes under senare delen av 1800-talet med källarvåning av sten, bottenvåning med höga fönster, glasveranda samt vindsvåning med flera rum. Industrialiseringen ändrade förutsättningarna för Bohusläns näringsliv med nedlagda jordbruk, sjöfart som koncentrerades till ett fåtal orter och transportsystem som med bilism vändes från farleder och hamnar, till

landsvägar, broar och färjor. Under senare delen av 1900-talet märktes återigen en inflyttning till kustorterna från vilka det gick att pendla till arbeten i städerna. I de växande orterna anlades nya vägar, hamnar och industrier. Nya byggnader och anläggningar uppfördes, men med dålig anpassning till naturen och kustens byggnadstradition. Nya byggnadsmaterial och storlek på anläggningar och hus bröt ett gammalt bebyggelsemönster, och kustorterna omvandlades successivt från fiskelägen och skepparorter till pendlarorter och fritidsbyar (Westerlind, 1982).

Sjöbodas och magasin

De byggnader som hör fiskenäringen till och ofta förekommande då som nu är sjöbodas och magasin. En byggnadstyp vars historia har nära samband med fiskeredskapens utveckling. De uppfördes vanligen vid hamnarna för hantering av sill och fiskeredskap, men kan även associeras till 1800-talets havreexport. De äldsta sjöbodarna är ofta upptimrade i liten skala men ökade i storlek i samband med fler och större fiskeredskap. De större bodarna uppfördes vanligen med stolpvirke under 1800-talets slut, med utsidan klädd med bräder. Sjöbodas uppförd i två våningar kan ibland även ses, dessa blev vanligare under 1900-talet då ytterligare utrymmen krävdes. Även det med anledning av fiskeredskapens utveckling och storlek (Bohusläns museum). Under 1900-talets första sekel blev en ny byggnadstyp allt vanligare inom hamnområden längs kusten, magasinet. Magasinen blev en viktig verksamhet under många år som sysselsatte ortsbefolkningen med nätlagning, trålreparationer och binderi. Under 1900-talets mitt gav det rika trålsillfisket upphov till en sillsaltningsperiod, under vilken magasinen användes för förvaring. Magasinen finns i många kustsamhällen kvar än idag, om än något moderniserade. Dess tilltagna utrymmen har lämpat sig väl för andra verksamheter efter fiskets storhetstid, vilket medfört att byggnaden fortsatt tagits om hand och idag utgör en representativ kulturhistorisk symbol för kustsamhällets framväxt (Bohus-Björkö, 1988).

2.3 Jordbruk, fiske och havsnära näringsliv

Jordbruk och fiske som närings- och inkomstkälla för människan har historiskt ett nära samband för kustsamhällets utveckling, varav dessa näringsgrenar kort presenteras nedan isolerat till perioder som varit särskilt betydande. Fram till 1700-talets sillperiod benämns ofta skärgårdsbefolkningen som fiskarbönder, av den anledningen att fisket inte utgjorde den enda inkomstkällan utan kompletterats med jordbruk (Bohus-Björkö, 1988).

Dalslänter med lättarbetad sandjord och Bohusläns milda klimat gav tidigt goda förutsättningar för jordbruk där små brukningsenheter varit kännetecknande för landskapet. Huvudgrödorna var korn och havre, i Bohuslän kända sädesslag från slutet av bronsåldern. Från tidig medeltid har även råg odlats som brödsäd. I Bohusläns södra delar med sina lerjordar blev ärt- och bönodlingen med tiden vanligare (Carlsson, 2007). Förändringsprocessen inom jordbruket under 1700- och 1800-talet benämns som den agrara revolutionen och betraktas som en förutsättning för den efterföljande industrialiseringen. Till följd av skattelättnader och att bonden får behålla en stor del av det hushållet producerar bidrar till ökat välstånd och en generell ökad social och politisk ställning för bönderna. 1700-talets senare sillperiod påskyndar utvecklingen i Bohuslän då marknaden för böndernas jordbruksprodukter var god med anledning av den befolkningsökning som sker, framförallt i havsbandet. Storskiftet under 1700-talets slut och inledande potatisodling med gödsling av

sillgrums (fiskrens) gav ytterligare välstånd och större skördar. Sillgrumset medförde dock inte enbart näring åt odlingen, utan orsakade även problem med lukt och föroreningar under hela den sillperiod som pågick från 1700-talets mitt till ungefär 1810 (Bohus-Björkö, 1988, 159). Intensifierad havreexport under 1800-talets mitt sker på korn- och bönodlingens bekostnad och med ökade landtransporter som följd. Båtbyggeri, fiske och sjötransporter kvarstår dock som viktiga binärningar för de kustnära jordbrukarna, med stenhuggeri och konservindustrier som senare komplementnärningar under seklets mitt (Carlsson, 2007). För nuvarande Öckerö kommun har jordbruket utgjort den stabila, och kanske mest väsentliga, näringsgren och underlag för bebyggelsens utveckling och människans överlevnad. Gårdarnas nedläggning på exempelvis ön Björkö skedde dock i relativt rask takt. Före år 1930 var två av 35 dokumenterade gårdar nedlagda, och efter år 1960 var endast tre i bruk. (Bohus-Björkö, 1988). Den inverkan betesdjurens frånvaro haft på natur och landskap kan antas vara betydande, med igenvuxna ytor som följd.

Sillperioderna i Bohuslän har varit flera och finns dokumenterade under flera århundraden tillbaka. Den inverkan dessa perioder haft på befolkningen och ö-samhällets näringsliv är betydande. Framförallt den sillperiod som ägde rum från mitten av 1700-talet fram till ungefär 1810 innebar en stor folkökning för Öckerö socken, dels med anledning av barnafödelse men framförallt med anledning av den inflyttning från landsbygden och inlandet som skedde. Sillens ankomst till kusten innebar etablering av en mängd salterier, rökerier, tunnbinderier och trankokerier. På Björkö som enskild ö finns dokumenterat hur 16 salterier och trankokerier gav arbete och uppehälle åt 260 personer år 1793, att jämföra med de 7 anläggningar som fanns år 1775. I Bohuslän fanns det år 1789 ungefär 765 salterier och trankokerier, de flesta av rökerierna låg i Göteborg (Bohus-Björkö, 1988, 153, 154). Det var med anledning av de enorma fångsterna som denna industri växte fram längs Bohuskusten. Fångster varav endast en liten del kunde säljas och konsumeras som färskvara, och resten behövde tas om hand på annat vis. Den folkökning som skedde i Öckerö socken mellan åren 1750 – 1810 vittnar om sillperiodens inverkan. År 1750 fanns det 346 bofasta och år 1810 beboddes Öckerö socken av nästan fem gånger fler, 1 760 personer för att därefter sjunka med några hundra per efterföljande decennium (Bohus-Björkö, 1988, 166).

Havsnära näringsliv

Utöver långvarigt fiske och storskaliga sill- och saltindustrier har Öckerö kommun varit hemmahamn för annan verksamhet med havet som utgångspunkt även under senare tid. Bland andra J W Bergs Mekaniska Verkstad som på Hälsö varv började etablera sin produktion av propellrar under slutet av 1950-talet. Öckerös första propellerfabrik öppnade 1960 och sysselsatte ungefär 150 anställda vid konkursen 1975 (Olofsson, 2010b). Produktion av propellrar pågår dock i Öckerö kommun ännu, främst av företaget Berg propulsion som idag är kommunens största arbetsgivare. Fisket har dock utgjort kommunens huvudnäring under lång tid, vilket inneburit att även dess kringnärningar drabbats i sämre tider. Många varv har tvingats i konkurs under 1900-talet när fiskets lönsamhetsgrad varierat, medan andra framgångsrikt fortsatt sin verksamhet och gör det än idag (Olofsson, 2010b). Därutöver har Sjöräddningssällskapet haft en bemannad station på Rörö sedan 1917 (Sjöräddningssällskapet, 2021).

3. Resultat

Nedan presenteras resultatet från den webbenkät som skickades ut till invånare i Öckerö kommun rörande frågor om hur invånarna betraktar färjeförbindelserna Björkö- respektive Hönöleden. Den delen av enkäten riktad till öar anslutna till Björköleden besvarades av 254 respondenter, medan delen riktad till öar anslutna till Hönöleden besvarades av 246 respondenter. Ett urval av de tillagda kommentarerna presenteras till respektive fråga.

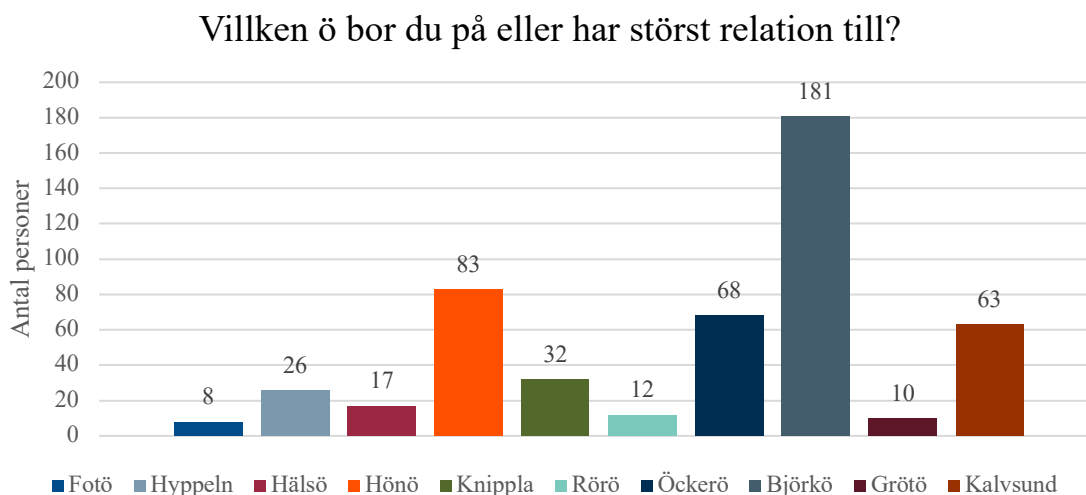


Fig. 3 Diagrammet visar antalet respondenter från respektive ö i Öckerö kommun som besvarade enkäten.

3.1 Resultat Björköleden

Nedan presenteras resultatet från den delen av webbenkäten riktad till boende på öar anslutna till Björköleden, vilka består av Björkö, Grötö och Kalvsund.

3.1.1 Invånarnas syn på Björköleden

251 respondenter svarade på frågan om vilket transportsätt som föredras till ön, där 210 respondenter föredrog vägfärja framför bro eller annat transportsätt. 32 respondenter föredrog bro och 9 respondenter var osäkra eller saknade åsikt.

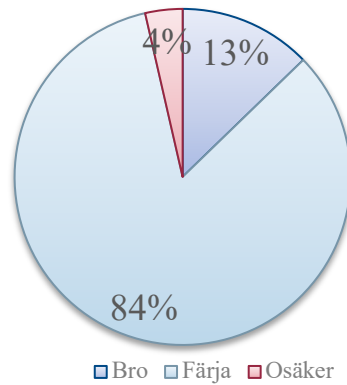


Fig. 4 Respondenternas svar på vilket transportsätt de föredrar till ön

På frågan om vägfärjan som enda förbindelse med fastlandet hade negativ inverkan på deras livskvalité svarade 241 respondenter. 196 av dessa svarade ”nej”, 38 svarade ”ja” och 7 respondenter var osäkra.

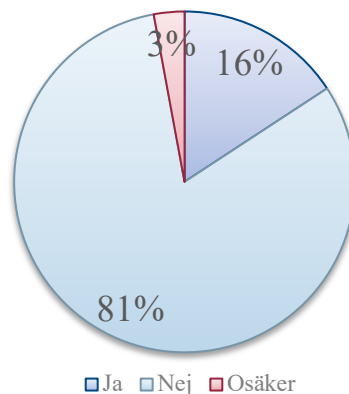


Fig. 5 Respondenternas svar på frågan om de upplever att deras livskvalité påverkas negativt med vägfärjan som enda förbindelse med fastlandet

De allra flesta svarade att de inte övervägde att flytta från ön om färjeförbindelsen i framtiden inte ersätts med bro eller andra transportalternativ. På frågan om de övervägde att flytta i framtiden beroende på förbindelsealternativen var de svarande 226 totalt. Av dessa svarade 177 respondenter att de inte övervägde att flytta medan 20 av respondenterna svarade det motsatta, antalet osäkra var 29.

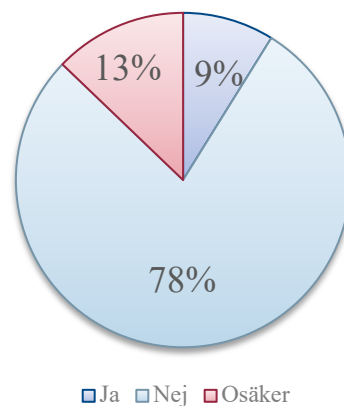


Fig. 6 Respondenternas svar på frågan om de i framtiden överväger att flytta om vägfärjan inte ersätts med bro.

3.1.2 Invånarnas upplevda fördelar och nackdelar med alternativ till vägfärja

Fördelar

Frågan löd; ”vilka möjliga fördelar anser du en bro / annat transportsätt än färja skulle medföra?” Respondenterna ombads välja de 2–3 alternativen de ansåg viktigast, på denna fråga svarade 224 olika respondenter.

Att inte behöva anpassa sig till en turlista och fast avgångstid ansåg 95 respondenter vara en stor fördel med bro. 85 valde alternativet ”ökad flexibilitet”, och 84 alternativet ”kortare pendlingstid till / från ön”. Alternativet ”mindre köer” markerades av 36 respondenter, och alternativet ”förbättrad livskvalité” valdes av 13 respondenter. Endast 10 respondenter ansåg en ökad population vara en fördel om vägfärjan skulle ersättas med bro.

Av 14 frisvar framkom tillägg som bland annat handlade om snabbare sjuktransporter och möjligheten till förbättrad kollektivtrafik utan färjeförbindelse. Flera vägde olika miljöaspekter mot varandra, och några framhöll eldrivna färjor in till Göteborg som ett önskemål. Nedan följer ett urval av kommentarer:

Fast förbindelse möjliggör bättre kollektivtrafik. Tänk framåt - tänk elbilar, självkörande bussar. Egen bil är ingen självklarhet i framtiden.

Mer miljövänligt utan färja, men tycker de kan ordna med eldrivna färjor.

En respondent gav uttryck för det medvetna valet som gjorts i valet av boplat, och att en framtida bro inte skulle gynna de som resonerat likadant:

Har flyttat till en ö för att uppleva en ö, inte halvö-känslan.

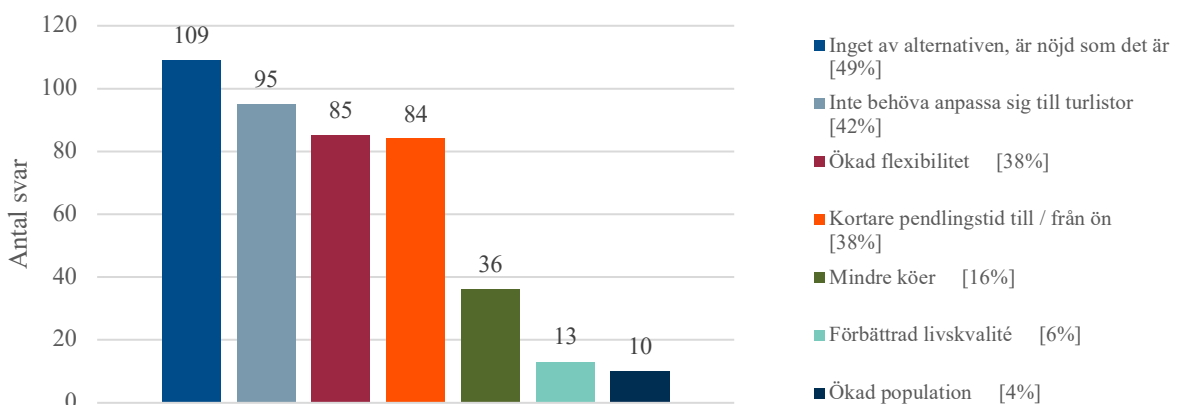


Fig. 7 Respondenternas svar på frågan om vilka möjliga fördelar de anser en bro skulle medföra istället för vägfärja

Nackdelar

På frågan om vilka möjliga nackdelar respondenten ansåg ett alternativ till väg färja skulle medföra, svarade totalt 220 respondenter. Även på denna fråga ombads respondenterna välja 2–3 alternativ vardera.

Flest respondenter, 127, svarade ”oro för ökad kriminalitet”. Därefter följer ”försämrad natur- och landskapsupplevelse” tätt följt av alternativet ”ökulturen” riskerar dö ut”, vilket 102 respektive 96 respondenter svarade. 85 av de 220 respondenterna ansåg att definitionen ”ö” skulle gå förlorad med en fast förbindelse istället för befintlig färjeled.

De resterande alternativen, ”fler som väljer att bosätta sig på ön”, ”oro för ökade fastighetspriser”, ”en tradition går förlorad” samt ”avsaknad av ett naturligt tillfälle att slappna av” fick alla ungefär samma antal röster men färre än de alternativ som nämndes inledningsvis.

23 respondenter utnyttjade möjligheten att lämna ytterligare kommentarer för att komplettera de fasta alternativen. De allra flesta var samstämmiga i att ökad biltrafik skulle bli ett störningsmoment i skärgårdsmiljön i form av buller, bilturism och att öarna inte är lämpliga för denna potentiellt ökade biltrafik.

En ökad biltrafik framhölls som ett generellt orosmoment i kombination med det ständigt närvarande trafikbrus det skulle medföra:

Negativ miljöpåverkan, fel att bygga vidare på bilinfrastuktur.

En respondent uttryckte problematiken i att bron behöver vara öppningsbar för att underlätta för större fartyg att passera:

Stopp för segelbåtar. Större segelfartyg måste gå ut vid Vinga och segla runt hela kommunen. Inga fartyg kommer till öarna mer. En bro skulle förstöra segling i närområdet, alla måste köra motor, och passera på ett ställe, högsta passagen.

Värdet av frånvaron av trafikoljud och att vara omgiven av tystnaden uttrycktes av en respondent:

Att förlora tystnaden. Att vara omgiven av ständigt motorbrus. Att inte kunna gå ut på dygnets alla timmar, helt lugnt.

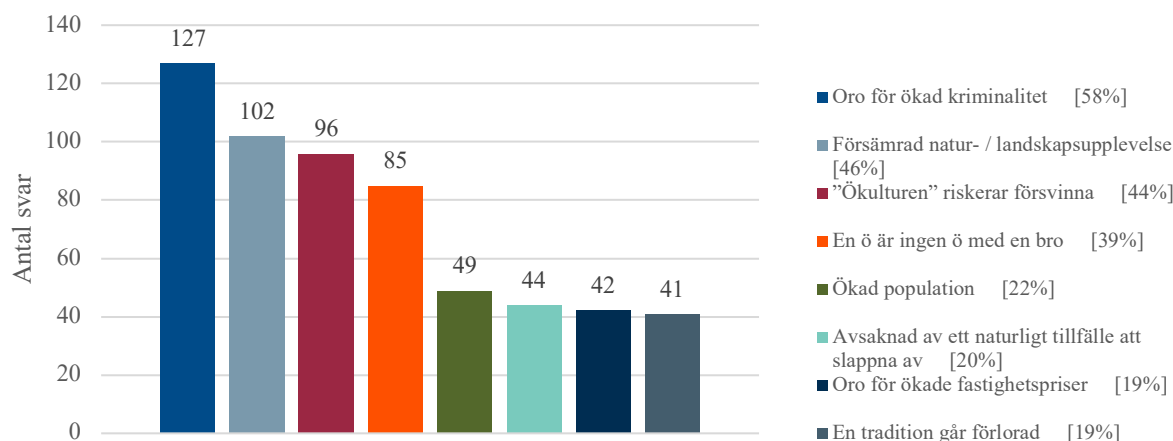


Fig. 8 Respondenternas svar på frågan om vilka möjliga nackdelar en bro istället för vägfärja skulle medföra

3.1.3 Platsidentitet och om att vara bosatt på en ö

Frågan löd; ”Vilka alternativ stämmer in på din uppfattning om sambandet mellan identitet och att bo på en ö?” Respondenterna ombads välja de 2–3 alternativ de ansåg mest relevanta, och besvarades av 229 respondenter.

114 av respondenterna valde alternativet ”tryggheten i att alla känner alla”, vilket var det alternativ som besvarades av flest. 109 valde alternativet ”färjan får mig att känna mig välkommen hem”, och 106 av respondenterna markerade alternativet ”det speciella att dela ö-livet med andra i samma situation”. 93 respondenter valde alternativet ”känslan att vara omgiven av vatten”, och 86 respondenter markerade alternativet ”ön väcker stolthet inom mig”. Minst röster fick alternativet ”ön väcker engagemang och en vilja att vara med och påverka platsen”, vilket markerades av 75 respondenter.

12 frisvar inkom till frågan, där en del gav uttryck för förstärkningar av de fasta valbara alternativen. Några exempel gav uttryck för tillhörighet och att vara en länk mellan tidigare generationer bosatta på ön och de som nu bor på samma ö:

Att få vara en länk mellan generationer som bott och nu bor på ön.

Därtill framhöll ett antal känslan av att vara en del av en plats, eller att vara en liten del av någonting större:

Att vara nära naturen, med allt vad det innebär, väder och vind, rykande stormvindar som växlas mot vindstilla och underbar sol.

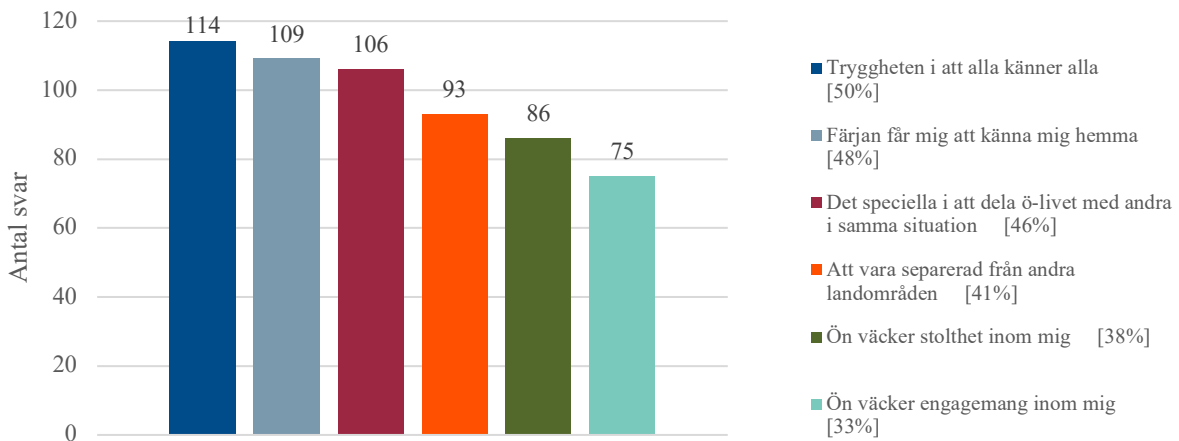


Fig. 9 Respondenternas svar på frågan om vilka alternativ som stämmer in på deras uppfattning om sambandet mellan identitet och att bo på en ö

3.1.4 Vad uppskattar invånarna med färjeförbindelsen?

Frågan löd; ”Vad uppskattar du mest med färjeförbindelsen?”, och besvarades av 240 respondenter som ombads välja 2–3 alternativ de ansåg vara riktiga.

142 respondenter värderade att ön endast är nåbar via vattentransport, lika många betraktade färjeförbindelsen som ett tillfälle för avkoppling. 111 respondenter markerade alternativet ”natur- och landskapsupplevelsen”, och 74 såg den som något positivt utifrån att den separerade ön från andra landområden. 53 respondenter såg färjeförbindelsen som ett tillfälle att träffa / se andra bekanta, medan 42 respondenter uppskattade färjeförbindelsen som ett tillfälle för interaktion mellan land och hav. 19 respondenter valde alternativet ”inget, föredrar bro”. 11 respondenter lämnade ytterligare kommentarer till frågan, av vilka ett fåtal redovisas här. Ett av flera citat handlade om att den inger trygghet och säkerhet:

Säkerhet. Färjan är ett måste!

En annan respondent betonade känslan det ingav att vara bosatt på en ö:

Att det gör att vi bor på en ö. Öar med broar upplevs som halvöar.

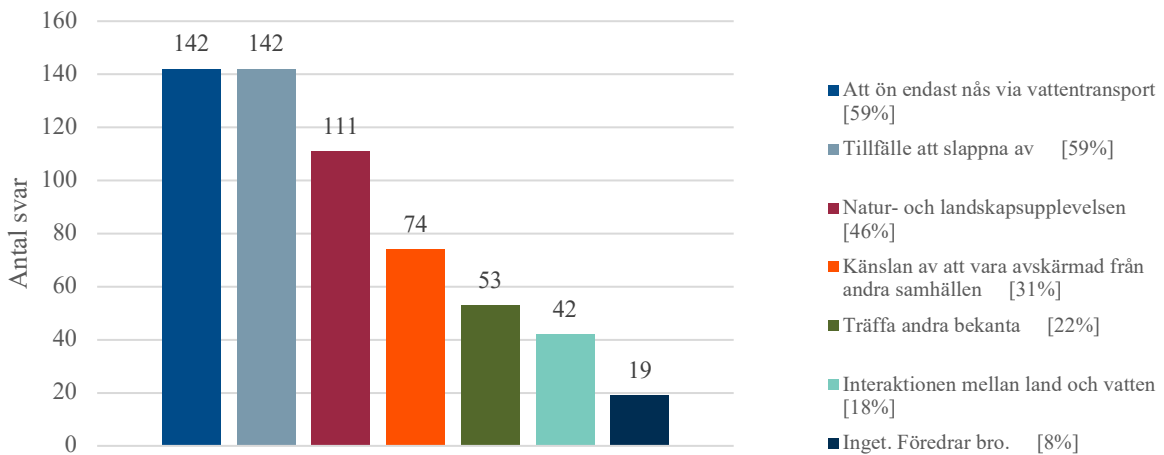


Fig. 10 Respondenternas svar på vad de uppskattar mest med färjeförbindelsen

3.2 Resultat Hönöleden

Nedan presenteras resultatet från den delen av webbenkäten riktad till boende på öar anslutna till Hönöleden. Öarna består av Fotö, Hyppeln, Hälsö, Hönö, Knippla, Rörö och Öckerö.

3.2.1 Invånarnas syn på Hönöleden

Frågan om vilket transportsätt som föredrogs till ön besvarades av 232 personer, där 165 av respondenterna föredrog vägfärja. 67 av respondenterna önskade broförbindelse och nio respondenter var osäkra.

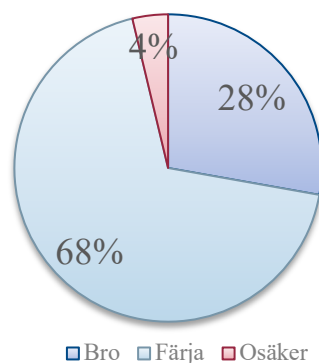


Fig. 11 Respondenternas svar på vilket transportsätt de föredrog till ön

På frågan om respondenterna ansåg att deras livskvalité påverkades negativt med färja som enda transportalternativ svarade 229 respondenter. 60 av dessa svarade ”nej”, 53 ”ja” och 16 angav att de var osäkra.

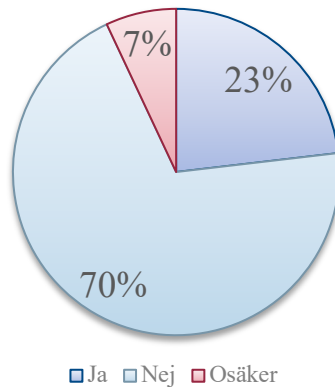


Fig. 12 Respondenternas svar på frågan om de ansåg att deras livskvalité påverkades negativt med färja som enda förbindelselänk med fastlandet

Frågan löd; ”Överväger du att flytta om vägfärjan inte ersätts med bro i framtiden?” och besvarades av 219 respondenter.

Endast 24 svarade att de övervägde flytta, medan 172 av respondenterna inte övervägde att flytta av den anledningen. 24 respondenter angav att de var osäkra.

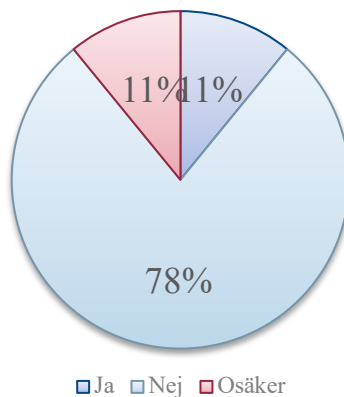


Fig. 13 Respondenternas svar på frågan om de överväger att flytta från ön om vägfärjan i framtiden inte ersätts med bro.

3.2.2 Invånarnas upplevda fördelar och nackdelar med alternativ till vägfärja

Fördelar

Frågan löd; ”vilka möjliga fördelar anser du en bro / annat transportsätt än färja skulle medföra?” och besvarades av 219 respondenter. På denna fråga ombads respondenterna markera 2–3 alternativ vardera.

Alternativen ”kortare pendlingstid till / från ön” och att ”inte behöva anpassa sig till någon turlista” markerades av 96 respektive 93 respondenter. Alternativet ”ökad flexibilitet” markerades av 74 respondenter, medan en förmodad ökad population ansågs som en fördel av 45 respondenter. Alternativerna ”mindre köer” och ”förbättrad livskvalitet” markerades av 39 respektive 20 respondenter. 88 av respondenterna visade sig även vara nöjda med befintlig trafik.

Ett urval av de 9 frisvar som inkom presenteras nedan, där bl.a. en framhöll fördelarna en direktfärja till Göteborg skulle medföra:

Det enda som skulle vara bättre än dagens lösning vore en snabbfärja direkt till stan.

En respondent konstaterade att det var ett medvetet val att bosätta sig på ön:

Har flyttat hit för att jag VILL bo på en ö. En bro förlänger fastlandet.

Underlättandet för blåljusfordon var en av fördelarna med bro enligt en respondent:

Polis och ambulans kan med bro ta sig snabbt hit och härifrån.

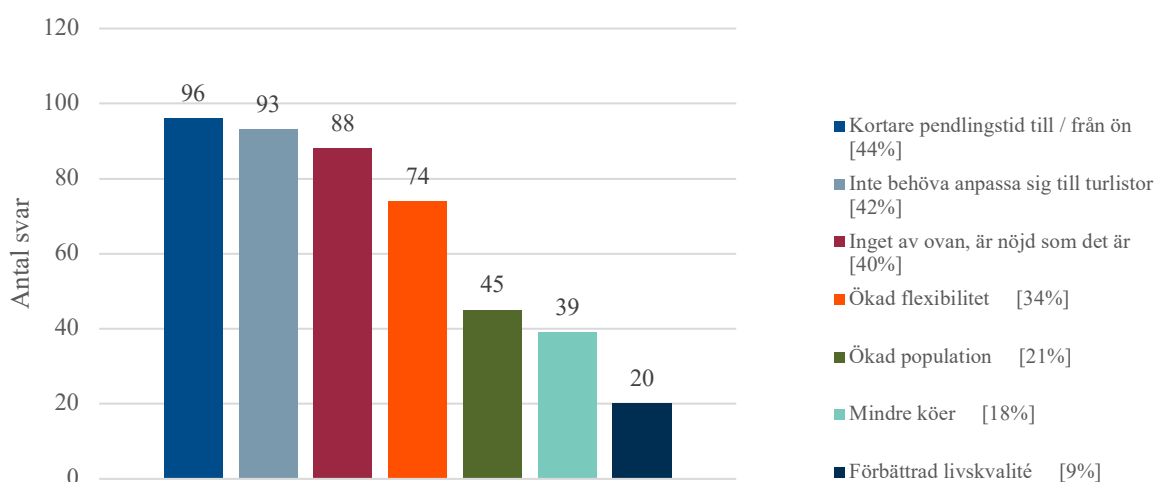


Fig. 14 Respondenternas svar på frågan om vilka möjliga fördelar en framtida bro skulle medföra

Nackdelar

På frågan om vilka möjliga nackdelar en bro istället för färja skulle medföra svarade 216 respondenter, 111 av dessa markerade alternativet ”oro för ökad kriminalitet”. Därefter ansåg näst flest att natur- och landskapsupplevelsen skulle försämrats tätt följt av en oro för ökade fastighetspriser, vilket 73 respektive 66 respondenter svarade. 60 respondenter markerade de båda alternativen ”ökad population” och ”ökulturen riskerar försvinna”. Därefter följer alternativen att ”en tradition går förlorad”, ”avsaknad av ett naturligt tillfälle för avkoppling” samt att ”en ö är inte längre en ö utan vägfärja”, dessa valdes dock inte av lika många som de tidigare nämnda alternativen.

27 fritextsvar inkom med spridda åsikter där ett urval presenteras nedan. Några kände oro för att den lokala samhällsservicen kan komma att påverkas negativt av en broförbindelse med Hisingens utbud, varav en citeras nedan:

Svårare för vissa affärer att klara sig när förbindelsen till exempelvis Amhult på Hisingen skulle bli bättre.

En av kommentarerna handlade om de konsekvenser en broförbindelse kan innebära vid extremväder:

Den absolut största nackdelen är att eventuellt inte kunna komma hem efter jobb och att inte kunna komma in till stan vid akutbehov om bron stängs av p.g.a. extrema vindar, som dessutom kan försvåra för helikoptertrafik.

De två kommentarerna nedan exemplifierar problematiserande i den landyta som tas i anspråk vid ett omfattande infrastrukturprojekt:

Infrastrukturen är det jag funderar mest på. Öarna är ett begränsat område och kan inte utökas i takt med den ökade biltrafiken.

Byggandet av en så omfattande infrastruktur medför stora störningar och för en del kommer det få stora negativa konsekvenser, t.ex. om de berörs av på- och avfartsramp till en bro och fastigheter behöver lösas in etc.

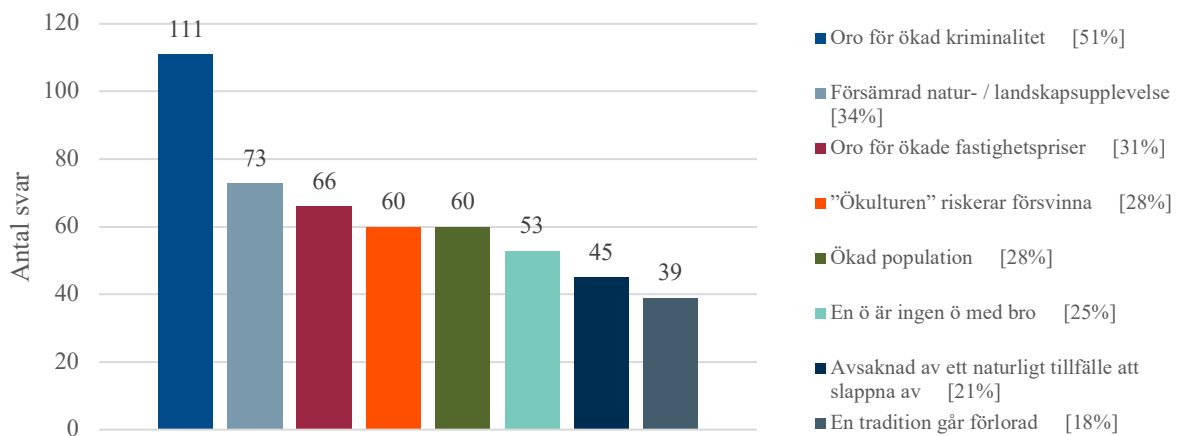


Fig. 15 Respondenternas svar på vilka möjliga nackdelar en bro istället för vägfärja skulle medföra

3.2.3 Platsidentitet och om att vara bosatt på en ö

Frågan löd; ”Vilka alternativ stämmer bäst in på din uppfattning om sambandet mellan identitet och att bo på en ö?” och besvarades av 223 respondenter. Respondenterna ombads välja de 2–3 alternativ de ansåg mest riktiga.

De flesta identifierade sig med påståendena ”känslan att vara omgiven av vatten” samt ”ön väcker stolthet inom mig”, dessa två påståenden fylldes i av 101 respektive 100 respondenter. Alternativet ”det speciella att dela ö-livet med andra i samma situation” markerades av 89 respondenter, och alternativet ”färjan får mig att känna mig hemma” av 85 respondenter. Därutöver fanns alternativet ”tryggheten i att alla känner alla” som markerades av 70 respondenter, och alternativet minst antal identifierade sig med var ”ön väcker engagemang inom mig och en vilja av att vara med och påverka platsen”, vilket 57 respondenter markerade.

Till frågan valde 13 respondenter att lämna ytterligare kommentarer, varav en antydde viss skepsis till frågan:

Ingen koppling, möjligtvis att jag älskar havet.

En menade att det helt enkelt var hemma:

Det är "hemma".

En respondent ansåg att det har med samhällets storlek att göra:

Jag tror att det har med storleken att göra. Här bor bara cirka 600 pers. Det gör det möjligt att känna (till) de flesta, men så är det i ett litet samhälle oavsett om det är en ö eller inte.

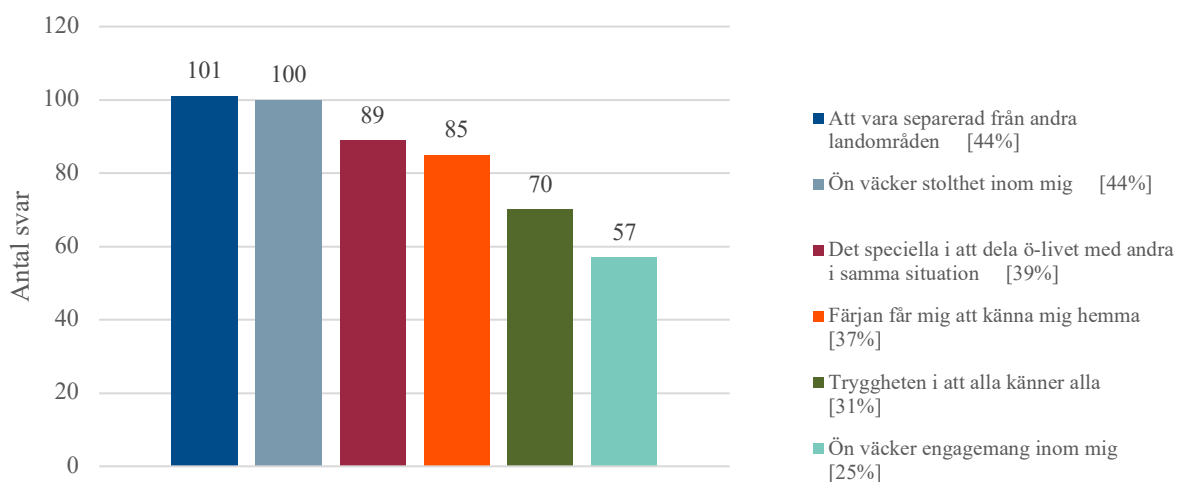


Fig. 16 Respondenternas svar på deras uppfattning om sambandet mellan identitet och att bo på en ö

3.2.4 Vad uppskattar invånarna med färjeförbindelsen?

Frågan löd; ”Vilka alternativ stämmer bäst in på vad du uppskattar med färjeförbindelsen?” och besvarades av 229 respondenter. Respondenterna ombads markera 2–3 alternativ de ansåg stämma överens.

128 respondenter uppskattade färjeförbindelsen som ett tillfälle för avkoppling, vilket var det alternativ som flest markerade. 109 respondenter svarade ”att ön endast nås via vattentransport”, och 96 respondenter uppskattade natur- och landskapsupplevelsen mest. 64 respondenter valde alternativet ”känslan av att vara avskärmd från andra landområden” och 36 markerade alternativet ”interaktionen mellan land och vatten”. 8 respondenter betraktade vägfärjan som ett trevligt tillfälle att se / träffa andra bekanta från ön. 44 av respondenterna markerade alternativet ”inget, föredrar bro”.

17 respondenter lämnade kommentarer, av vilka ett fåtal presenteras nedan.

En respondent uttryckte en förmodad fördel kommunen skulle få vid en broförbindelse:

Funkar bra med färja men föredrar bro för att ge kommunen ett uppsving (näringsliv, turism etc)

En annan respondent menade att en bro istället för färja skulle ge ökad kriminalitet som konsekvens:

Att kriminaliteten påverkas preventivt. Min bedömning är att inbrott och m.m brott kommer öka med bro.

En respondent ansåg att en bro till Öckerö skulle resultera i smidigare förbindelse med nordöarna:

Vill ha bro mellan fastlandet och tex. Öckerö för att kunna passa in färjeförbindelsen bättre mellan Burö och Hyppeln.

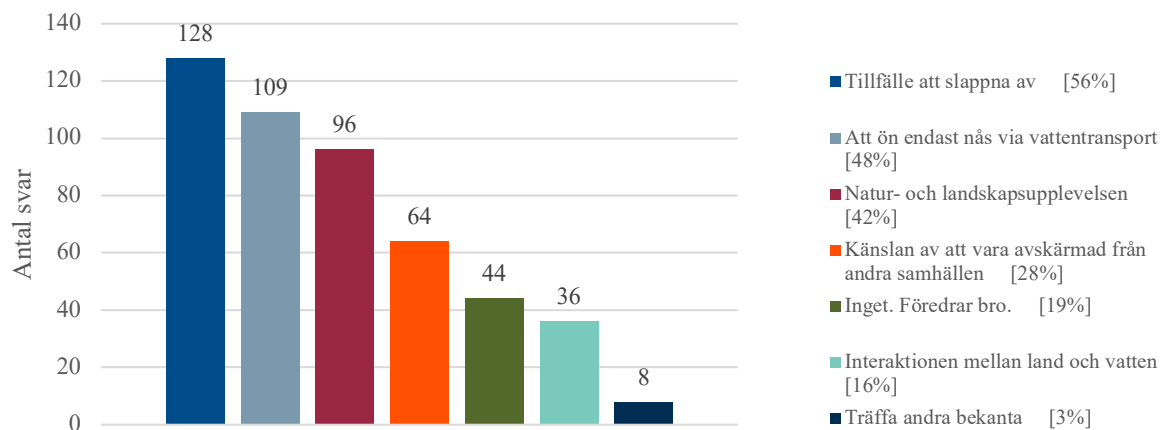


Fig. 17 Respondenternas svar på vad de uppskattar mest med färjeförbindelsen

4. Diskussion

Av undersökningens enkätresultat att döma var det framförallt tre aspekter som utmärkte sig i huruvida befintlig färjeförbindelse kan tillskrivas betydelse för invånarnas uppfattning om lokal platsidentitet där den ena var att vägfärjan ingav respondenterna en känsla av att känna sig hemma. Utifrån detta resultat kan vägfärjan tillskrivas inneha ett symbolvärde både på kollektiv nivå, som på individnivå. På kollektiv nivå en gemensam lokal symbol att identifiera sig med, och på individnivå en symbol för något som inger trygghet och stabilitet.

Därefter var känslan av att vara omgiven av vatten och separerad från andra landområden den andra aspekten som associerades med befintlig färjeförbindelse, vilket ger uttryck för uppfattningen om att bo i ett område med särskilda egenskaper jämfört med andra. Historiskt har isolering och separering från landområden setts som tongivande aspekter för att definiera öbornas identitet (Cottrell, 2017, 172). Att ett stort antal i undersökningen delar uppfattningen om att känslan av att vara omgiven av vatten är starkt kopplat till begreppet platsidentitet bekräftar historien, men att det inte var något som uppfattades ha negativ inverkan på invånarnas livskvalité. Att resultatet bekräftar historien behöver inte tyda på att Öckerö kommuns befolkning stagnerat, utan beror troligtvis på andra orsaker. På frågan om vilka möjliga nackdelar en bro som förbindelse till fastlandet istället för vägfärja skulle medföra uttrycker majoriteten av respondenterna en oro för ökad kriminalitet samt att ett ytterligare antal oroar sig för ökade fastighetspriser, vilket kan ge en fingervisning till att vissa orosmoment väger tyngre än faktumet att ön är separerad från andra landområden.

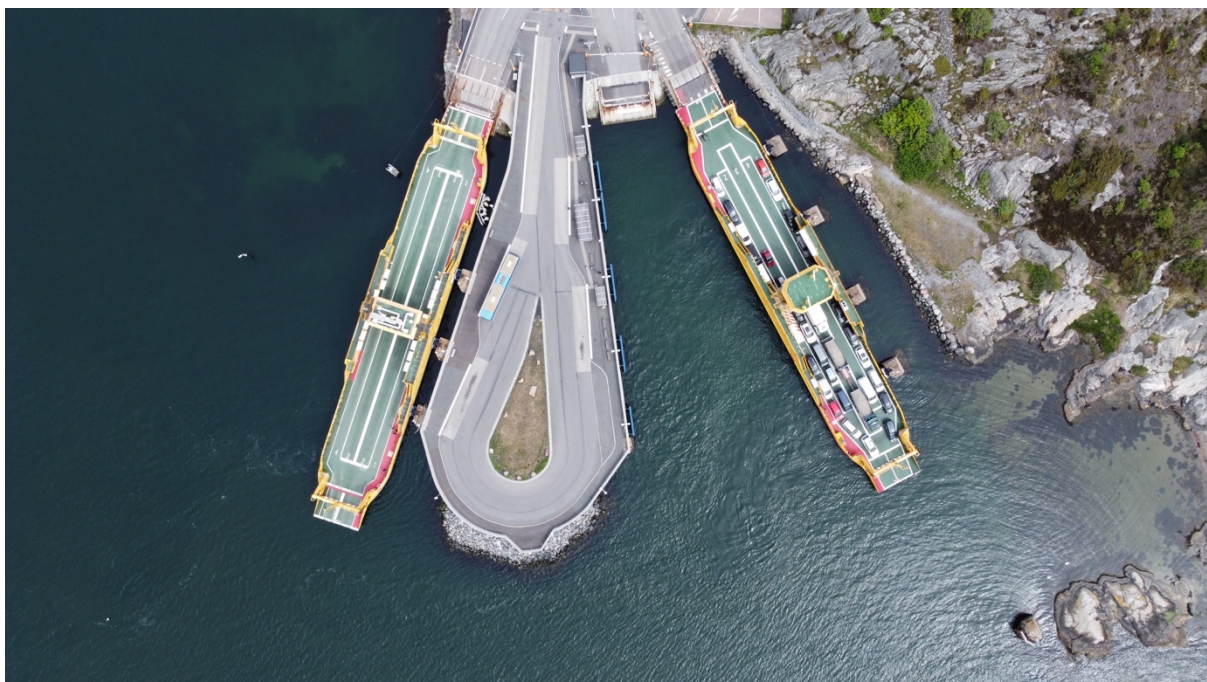


Fig. 18 Respondenterna associerade färjeförbindelsen med en känsla av att känna sig hemma samt att vägfärjan inte påverkade deras livskvalité negativt.

Den tredje aspekten som utmärkte sig för uppfattningen om platsidentitet var upplevelsen av att dela ö-livet med andra i en liknande situation, samt en utbredd gemenskap där många på respektive ö är bekanta med varandra som förser invånarna med en känsla av trygghet.

Förbindelsen mellan öarna och fastlandet har aldrig utgjorts av annat än kölbunden trafik. Initialt utgjordes den av rodd- och segelbåtar som öborna manuellt förflyttade sig med, och från 1800-talets mitt och framåt utgörs av regelbunden passagerartrafik. Deras separering från fastlandet har således alltid varit självklar för dem och ett obestritt faktum öborna i alla tider tvingats förhålla sig till. Förbindelsen mellan öarna och fastlandet kan således betraktas som en obruten tradition där någon fast förbindelse aldrig varit någon förutsättning annat än vattenburen passagerartrafik. Det var dock enbart 80 av respondenterna som gav uttryck för en oro att en tradition skulle gå förlorad om färjeförbindelsen i framtiden skulle utgöras av något annat transportsätt, och bör således inte ses som någon generell uppfattning. Däremot ansågs det utgöra en förlust i form av en försämrad natur- och landskapsupplevelse som respondenterna tillskrivit färjeförbindelsen. Några meningsskiljaktigheter Björkö- och Hönöleden kunde inte heller utläsas, utan ger intryck av att vara en gemensam uppfattning. Ett flertal antydde en medvetenhet i hur de betraktas av omgivningen, t.ex. av turister, boende på fastlandet, och eventuella fördomar som finns men att en majoritet snarare anser sig vara privilegierade och att de själva har valt det livet trots de logistiska kompromisser det kan innebära. Medvetenheten sätts främst i förbindelse till de särskilda egenskaperna invånarna anser regionen innehar i form av natur och landskap, kulturarvet betraktat som en fysisk miljö. En miljö i kombination med färjeförbindelsen ett flertal uppfattade inneha attraktionskraft och exklusivitet för turismen.



Fig. 19 Färjeförbindelsen uppfattas av flera respondenter som ett attraktivt inslag i skärgårdsmiljön.

Sett till vägfärjan som en avgränsad plats eller område, gav det uttryck för olika associationer för immateriellt kulturarv. Respondenterna ansåg att den upplevda ö-kultur som finns i kommunen är något att värna om och att den riskerade att försvinna vid en ökad population. Färjeförbindelsen ansågs utgöra ett hinder för en ökad population på öarna, och kan tillskrivas en funktion i upprätthållandet av ö-kulturen. Resultatet går i linje med tidigare forskning som pekat på den sociala relevans individens ursprung har (se Grydehøj, 2020 & Cottrell, 2017), och att fullständig acceptans av lokalbefolkningen därav är svår att uppnå som nyinflyttad till ett ö-samhälle då individens ursprung är något som inte går att ändra på. Frågan om

färjeförbindelsens upplevda kulturvärde avser således inte endast tillgänglighet och fysiska attribut, utan mer komplexa samhällsfrågor kopplade till ö-kulturen som kan härledas till frågor om acceptans och exkludering. Tydligt är att invånarna i Öckerö kommun fortsatt vill vara omgivna endast av vatten och med färjeförbindelse som enda länk med fastlandet, så som det alltid har varit. Häri utgör vägfärjan en del av de sammanlagda historiska uttrycken för skärgårdsboende, och kan därmed tillskrivas ett kulturvärde.

2014 genomförde Öckerö kommun en jämförelse mellan politikerna respektive allmänhetens åsikter om bland annat trafikkommunikationerna mellan Öckerö och Göteborg (Öckerö kommun, 2014). I rapporten blev det tydligt att allmänheten efterlyser bättre och tätare förbindelser över havet. Svaren som kom från politikerna var mer försiktiga men instämmande i att både de interna förbindelserna samt till Göteborg behöver förbättras, men inte på vilket sätt. En möjlig orsak är att invånarna och politikerna betraktar färjeförbindelsen på olika vis. Möjligtvis betraktar invånarna den som något mer än endast ett transportsätt mellan två punkter; en djupt rotad tradition, en mötesplats, ett givet inslag i siktlinjen eller som en interaktion mellan land och hav. Färjeförbindelsen till Göteborgs norra skärgård kan i teorin vara ett outtalat immateriellt eller materiellt kulturarv som kulturmiljövården inte uppmärksammat men som i framtiden kan komma att bli aktuellt då varje plats har sina egna förutsättningar och förhållningssätt till kulturvården, och som samhällsplaneringen behöver utveckla metoder för att hantera (Svensson & Wetterberg, 2008, 6).

Harrison (2013, 20) menar att kategorierna *officiellt kulturarv* och *inofficiellt kulturarv* inte är fasta utan kan påverka varandra och kategorierna kan utvidgas. Om människan i egenskap av kulturbärare definierar kulturarvet (Svensson & Wetterberg, 2008, 10) kan en fråga för framtida samhällsplanering vara att beakta om färjeförbindelsen bör tillskrivas ett kulturvärde och samtidigt frånga det som Smith benämner som *Authorized Heritage Discourse* (2006, 11) där invånarna deltar för metoder som utgörs av ett bredare samhälleligt samförstånd (Winter, 2013).



Fig. 20 Varje plats har sina egna förutsättningar och förhållningssätt till kulturvården. Är färjeförbindelsen möjligen ett framtida kulturarv som kulturmiljövården ännu inte uppmärksammat?

Naturresevat, områden för riksintresse, byggnadsminnen, hamnar, ishus, fornlämningsmiljöer är alla olika typer av materiella kulturarv- och miljöer som återfinns inom Öckerö kommun eller har utpekats som särskilt intressanta i Öckerö kommuns kulturmiljöprogram (2012), både för kommunen och landskapet och för de som lever där. Som nämnts är kulturvården generellt något som framhålls i samhällsplaneringen och marknadsföringen av en plats för att tillskriva platsen ett värde och verka attraktiv utifrån vad forskning bevisat utgör en attraktiv boplats för människor. ”Människors identifikationer med en plats, liksom platsens identitet och betydelse beror både på personliga erfarenheter och på föreställningar om platsens historia” (Svensson & Wetterberg, 2008, 7). Öckerö kommuns kulturmiljöprogram (2012) utgörs av objekt och områden utpekade av expertis och omfattas av från kommunen stadgade rekommendationer och riktlinjer som i utbildande meningar berättar vad som tillskrivs ett kulturvärde i det aktuella området. Framtiden får dock utvisa om färjeförbindelsen till Öckerö kommun tillskrivs ett kulturvärde i marknadsföringen av platsen, samt om det blir ett ämne för kulturmiljövården att hantera för framtidens kulturarv.

5. Sammanfattning

Vägfärjans kritiska värden – Vägfärjans betydelse för uppfattningen om platsidentitet i ett skärgårdslandskap är ett examensarbete på kandidatnivå för Bebyggelseantikvariskt program vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet.

Det har tidigare genomförts folkomröstningar år 2001 och 2005 där invånarna vid båda tillfällena röstat emot bro mellan Öckerö kommun och Hisingen. En ökad population och ökad turism medför logistiska problem som befintlig färjeförbindelse till Öckerö kommun inte är anpassad för, därav har frågan om ett brobygge fortsatt vara aktuell. Ett underlag som dock saknats i planeringen av en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö kommun och Hisingen är i vilken utsträckning den kan tänkas påverka invånarnas uppfattning om platsidentitet, vilket denna uppsats är ett resultat av. Syftet för undersökningen är att öka kunskapen om huruvida invånare i en kommun utan fast förbindelse till fastlandet värderar färjeförbindelsen eller ej och med vilka motiv, samt utröna om en fast förbindelse har betydelse för deras uppfattning om platsidentitet. Förhoppningen är att undersökningen kan bidra kulturmiljövården med förståelse för den reguljära havstrafikens funktion i kulturlandskapet. Frågeställningarna som utgått från för att besvara syftet är följande:

Kan befintlig färjeförbindelse till Öckerö kommun tillskrivas någon betydelse för invånarnas uppfattning om lokal platsidentitet?

Kan befintlig färjeförbindelse till Öckerö kommun tillskrivas ett kulturvärde utifrån hur den upplevs av kommunens invånare?

Metoden består av litteratur- och enkätanalys vilken besvarades av 500 personer och utgör undersökningens primära underlag där Öckerö kommun verkar som fallstudieområde. För denna uppsats har ett kritiskt kulturarvsperspektiv varit utgångspunkt för den teoretiska ansatsen där författare presenterats som problematiserar och kritiserar hur kulturarvet upplevs och används samt vad kulturarvet består av. Uppsatsens andra kapitel beskriver hur havet, landskapet och klimatet har en sammanbindande kulturell och påverkande faktor för människan samt hur landskapet utgör en del av skärgårdsbefolkningens kulturarv. Det tredje kapitlet presenterar resultatet från enkätundersökningen med hjälp av stapel- och cirkeldiagram samt ett urval av de kommentarer som respondenterna hade möjlighet att tillföra. Uppsatsens fjärde kapitel utgör författarens diskussionsdel där undersökningens frågeställningar diskuteras.

Färjeförbindelsens betydelse för invånarnas uppfattning om lokal platsidentitet visade sig främst utifrån tre olika aspekter. Den första var att vägfärjan ingav respondenterna en känsla av att känna sig hemma, samt att vägfärjan uppfattades som ett uttryck för respondenternas privilegierade tillvaro utifrån att de bodde i en miljö vars egenskaper ansågs unika. Den tredje betydelsebärande faktorn var att respondenterna upplevde en stark gemenskap med andra invånare som också valt att bo på en plats utan fast förbindelse med fastlandet, och att detta ingav en känsla av trygghet.

Förbindelsen till Öckerö kommun har historiskt aldrig utgjorts av något annat än kölbunden trafik och kan betraktas som en obruten tradition. Respondenterna betraktade det dock inte

som en specifik tradition att värna om, men tillskriver befintlig färjeförbindelse ett kulturvärde som fysisk miljö i form av en natur- och landskapsupplevelse. Tidigare forskning indikerar att en fast förbindelse istället för vattenburen transport medför en ökad population till ett ö-samhälle. Färjeförbindelsen ansågs av respondenterna inneha ett värde och en funktion utifrån att den bibehåller en upplevd ö-kultur, som vid en ökad population riskerar att försvinna. Uppsatsens resultat visar därmed att färjeförbindelsens upplevda kulturvärde inte endast avser tillgänglighet och fysiska attribut, utan mer komplexa samhällsfrågor kopplade till ö-kulturen som kan härledas till frågor om acceptans och exkludering, vilket är ett resultat som går i linje med vad tidigare forskning pekar på. Framtiden får dock utvisa om vägfärjan blir ett ämne för kulturmiljövården att hantera för eftervärldens kulturarv.

6. Källförteckning

6.1 Tryckta källor och litteratur

Baldacchino, Geoffrey. (2008). *Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies*. *Island Studies Journal*, 3(1), pp.37–56.

Bohus-Björkö: mer om öns historia. (1988). [Bohus-Björkö]: [Vuxenskolans hembygdsstudiecirkel]

Carlsson, Helene (2007). *Bohuslänska gårdar som form och funktion: en fördjupad analys*. Lic.-avh. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan

Cottrell, Jana Raadik. (2017). *Island community: identity formulation via acceptance through the environment in Saaremaa, Estonia*. *Island Studies Journal*, 12(1), pp.169–186.

Ejvegård, Rolf. (2009). *Vetenskaplig metod*. 4. uppl. Lund: Studentlitteratur

Eliasson, Annika. (2013). *Kvantitativ metod från början*. tredje upplagan Lund: Studentlitteratur

Grydehøj, Adam. (2020). *Critical approaches to island geography*. *Area*, 52(1), pp.2–5.
<http://web.a.ebscohost.com.ezproxy.ub.gu.se/ehost/detail/detail?vid=0&sid=85de6904-53b0-4a4d-acab-064c82f07f53%40sessionmgr4007&bdata=JnNpdGU9ZWlhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#bib2up>

Grydehøj, Adam. & Casagrande, Marco. (2020). *Islands of connectivity: Archipelago relationality and transport infrastructure in Venice Lagoon*. *Area*, 52(1), pp.56–64.

Hansson, Wilhelm. (1981). *Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år*. 3., bearb. och aktualiserade uppl. Göteborg: Zinderman

Harrison, Rodney. (2013). *Heritage: critical approaches*. Milton Park, Abingdon: Routledge

Horwitz, Pierre. Lindsay, Michael. & O'Connor, Moira. (2001). *Biodiversity, endemism, sense of place and public health: interrelationships for Australian inland aquatic systems*. *Ecosystem Health*, 7(4), 253–265.

Howard, Peter, Thompson, Ian & Waterton, Emma (red.) (2013). *The Routledge companion to landscape studies*. London: Routledge.

Kalandides, Ares. (2011). *The problem with spatial identity: revisiting the "sense of place"*. *Journal of Place Management and Development*, 4(1), pp.28–39.

- Karlsson, Owe. Hallgren, Bo. Gustafsson, Bengt. Rosenhall, Fredrik. (2004). *Bygg med känsla. Råd och riktlinjer för nybyggnad och ombyggnad av småhus i Sotenäs kommun*. Sotenäs kommun.
- Källgård, Anders. (2005): *Fact sheet: The islands of Sweden*. Geogr. Ann., 87 B (4): 295–298.
- Leung, Abraham. et al. (2017). *Bridges, tunnels, and ferries: connectivity, transport, and the future of Hong Kong's outlying islands*. Island Studies Journal, 12(2), pp.61–82.
- Olofsson, Sture. (2010a). *Från dåtid till nutid. Glimtar ur öckeröarnas historia*. Kultur- och Fritidsförvaltningen, Öckerö kommun.
- Olofsson, Sture (2010b). *Öar i utveckling: Öckerö kommun 1924–2005*. Öckerö: Öckerö kommun
- Patel, Runa & Davidson, Bo. (2019). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Femte upplagan Lund: Studentlitteratur
- Génétay, Cissela & Lindberg, Ulf. (2014). *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval: grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet
- Svensson, Birgitta & Wetterberg, Ola (red.). (2008). *Malmberget: strukturella förändringar och kulturarvsprocesser: en fallstudie*. 1. [uppl.] Stockholm: Riksantikvarieämbetet
- Smith, Laurajane. (2006). *Uses of heritage*. New York: Routledge
- Werne, Finn (1993). *Böndernas bygge: traditionellt byggnadsskick på landsbygden i Sverige*. Höganäs: Wiken
- Westerlind, Ann Mari (1982). *Kustorter i Göteborgs och Bohus län Tanums kommun*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning
- Winter, Tim. (2013). *Clarifying the critical in critical heritage studies*. International journal of heritage studies: IJHS, 19(6), pp.532–545.
- Zimmerbauer, Kaj. (2011). *From Image to Identity: Building Regions by Place Promotion*. European planning studies, 19(2), pp.243–260.

6.1.1 Internetreferenser

- Bohusläns museum. (u.å.). *Bohusläns byggnadstradition*. Uddevalla: Bohusläns museum <https://www.bohuslansmuseum.se/bohuslans-byggnadstradition/> (Hämtad 2021-06-03)
- Göteborgs universitet. (2021). *Centrum för kritiska kulturarvsstudier*. Göteborgs universitet <https://www.gu.se/kritiska-kulturarvsstudier> (Hämtad 2021-05-24)

Sjöräddningssällskapet. (2021). *100 år på Rörö*. Sjöräddningssällskapet
<https://www.sjoraddning.se> (Hämtad 2021-08-06)

Statistiska centralbyrån. (2021). *Folkmängden i Sveriges kommuner 1950 – 2020 enligt indelning 1 januari 2021*. (Hämtad 2021-06-01)

Statistiska centralbyrån. (2021). *Sveriges befolkning 31 december 2020, kommunala jämförelsetal*. (Hämtad 2021-06-01)

Öckerö kommun. (2014). *Så här tycker vi om våra öars framtid*. Öckerö kommun.
(Hämtad 2021-05-20)
<https://www.ockero.se/download/18.519c3c214a419be5ac921/1418635480176/Sammans%20anst%20llning+av+fokusgruppernas+resultat+godk%20and+av+KS+2+dec+2014.pdf>
(Hämtad 2021-05-26)

Öckerö kommun. (2018). *Översiktsplan. Utblick Öckerö*. Öckerö: Öckerö kommun
<https://www.ockero.se/download/18.39629b96169c4cfbfe8120fe/1554108665227/Översiktsplan%20för%20Öckerö%20kommun%20-%20Utblick%20Öckerö.pdf> (Hämtad 2021-05-14)

Öckerö kommun. (2001). *Röstfördelning efter valnämndens slutliga sammanräkning vid folkomröstning*. Öckerö kommun
<https://www.ockero.se/download/18.1e9e55ee14259b5c01d753/1402409401820/ValresultatFolkomrostning.pdf> (Hämtad 2021-05-26).

7. Illustrationsförteckning

Omslag: Filip Kyldal, fotografi 2021-05-24

Fig. 1: Kartutsnitt från lantmäteriet.se

Fig. 2: Kartutsnitt från lantmäteriet.se

Fig. 3: Resultat, webbenkät

Fig. 4: Resultat, webbenkät

Fig. 5: Resultat, webbenkät

Fig. 6: Resultat, webbenkät

Fig. 7: Resultat, webbenkät

Fig. 8: Resultat, webbenkät

Fig. 9: Resultat, webbenkät

Fig. 10: Resultat, webbenkät

Fig. 11: Resultat, webbenkät

Fig. 12: Resultat, webbenkät

Fig. 13: Resultat, webbenkät

Fig. 14: Resultat, webbenkät

Fig. 15: Resultat, webbenkät

Fig. 16 Resultat, webbenkät

Fig. 17: Resultat, webbenkät

Fig. 18: Filip Kyldal, fotografi 2021-05-24

Fig. 19: Filip Kyldal, fotografi 2021-05-24

Fig. 20: Filip Kyldal, fotografi 2021-05-24

Bilagor

Bilaga 1: Webbenkät

1. Vilket år är du född?

Fritt svar

2. Vilken ö bor du på eller har störst relation till?

- Björkö
- Fotö
- Grötö
- Hyppeln
- Hälsö
- Hönö
- Kalvsund
- Knippla
- Rörö
- Öckerö

3. Vilket transportsätt föredrar du till din ö?

- Bro
- Färja
- Annat: *Fri text*

4. Påverkas din livskvalité negativt av färja som enda transportalternativ mellan ön och fastlandet? Välj ett alternativ.

- Ja
- Nej
- Osäker

5. Vilket av följande alternativ uppskattar du mest med färjeförbindelsen? Välj 2–3 alternativ som stämmer bäst in på dig.

- Natur- landskapsupplevelsen / Vyerna
- Ett tillfälle för avkoppling / tid för sig själv
- Ett tillfälle att träffa / se andra bekanta
- Traditionen i att ön endast nås via vattentransport
- Känslan den ger av att vara ett isolerat / avskärmat samhälle
- Interaktionen mellan land och vatten
- Inget. Föredrar bro / annat transportsätt
- Annat alternativ: *Fri text*

6. Vilka alternativ stämmer in på din uppfattning om sambandet mellan identitet och att bo på en ö? Välj 2–3 alternativ som stämmer bäst in på dig.

- Färjan får mig att känna mig hemma.
- Tryggheten i att “alla känner alla”
- Det speciella i att dela ”ö-livet” med andra i samma situation
- Att vara separerad från andra landområden / Att vara omgiven av vatten
- Annat: *Fri text*

7. Överväger du att flytta om färjan i framtiden inte ersätts med bro / annat transportsätt? Välj ett alternativ.

- Ja
- Nej
- Osäker

8. Vilka möjliga fördelar anser du en bro / annat transportsätt istället för färja skulle medföra? Välj 2–3 alternativ som stämmer bäst in på dig.

- Kortare pendlingstid till / från ön
- Ökad population
- Förbättrad livskvalité
- Ökad flexibilitet
- Mindre köer
- Inte behöva anpassa sig till färjans avgångstid
- Inget av ovan, är nöjd som det är
- Annat alternativ: *Fri text*

9. Vilka möjliga nackdelar anser du en bro / annat transportsätt istället för färja skulle medföra? Välj 2–3 alternativ som stämmer bäst in på dig.

- Ökad population
- Försämrade natur- och landskapsupplevelse
- ”Ö-kulturen” riskerar försvinna
- En ö är ingen ö med bro
- Oro för ökade fastighetspriser
- Oro för ökad kriminalitet
- En tradition går förlorad
- Avsaknad av ett naturligt tillfälle att slappna av
- Annat alternativ: *Fri text*

10. Finns det något du vill tillägga som saknades bland frågorna och alternativen?

Fri text.

Bilaga 2: Respondenternas kommentarer från respektive fråga i webbenkäten

Fråga 5:

”Trygghet.”

”Transport”

”Tryggare! Mindre kriminalitet!”

”Att det gör att vi bor på en ö. Fördelar som har broar upplevs inte som öar längre utan halvöar.”

”Att få bo på en bilfri ö.”

”Tryggheten, lite "kriminalitet".”

”Vill gärna ha en bro till Björkö, men fortsatt en bilfri ö på Kalvsund. Fortsatt färja från Björkö till Kalvsund.”

”Trygghet, säkerhet. Färjan är ett måste.”

”Den tar mig hem.”

”Känsla av säkerhet.”

”Vill komma lättare till andra öar. Bro till Hälsö.”

”Att kriminaliteten påverkas preventivt. Min bedömning är att inbrott och mm. kommer öka.”

”Vill ha ö-känslan kvar.”

”Vill ha bro mellan fastlandet och tex. Öckerö för att kunna passa in färjeförbindelsen bättre mellan Burö och Hyppeln.”

”Att det tydliggör skillnad mellan jobb och hem”

”Föredrar bro men i brist på den så gäller det andra.”

”Känns tryggare då man har lite koll på vilka som kommer.”

”Att vara öbo.”

”Funkar bra med färja men föredrar bro för att ge kommunen ett uppsving (näringsliv, turism etc.).”

”Att det är enda alternativet.”

”Valt att bo på en ö, därav ingen önskan om bro.”

”Att det gör att det kommer mindre folk och håller huspriserna nere.”

”Vetskap om att man alltid kan komma hem eller att kunna komma till sjukhus vid akuta lägen (ingen bro som stängs av).”

”Önskar bro.”

Fråga 6:

”Jag tror att det har med storleken att göra. Här bor bara cirka 600 pers. Det gör det möjligt att känna (till) de flesta, men så är det i ett litet samhälle oavsett om det är en ö eller inte.”

”Det är "hemma".”

”Jag uppskattar naturen.”

”Färjan ger en naturlig avkoppling.”

”Det är lugnt att komma hem men det kan jag även få på andra platser.”

”Ett jättebra och säkert sätt att komma hem helt enkelt.”

”Ingen koppling, möjligtvis att jag älskar havet.”

”Alla alternativen.”

”Att vara nära naturen, med allt vad det innebär, väder och vind, rykande stormvindar som växlas mot vindstilla och underbar sol.”

”Att få vara en länk mellan generationer som bott och nu bor på ön.”

”En ö är en ö oavsett färja eller bro.”

”Att få bo nära havet så man kan fiska, bada och bara njuta av utsikten över havet från balkongen eller fönstret.”

”De flesta som bor här är väldigt natur-kära och aktiva, det uppskattar jag mycket.”

”Fin natur och tryggt samhälle.”

Fråga 8:

”Fast förbindelse möjliggör bättre kollektivtrafik. Tänk framåt - tänk elbilar, självkörande bussar. Egen bil är ingen självklarhet i framtiden.”

”Finns ingen fördel.”

”Snabbare sjuktransporter.”

”Mer miljövänligt utan färja, men tycker de kan ordna med eldrivna färjor :).”

”Har flyttat till en ö för att uppleva det inte halvö-känslan.”

”Förbättrade miljöeffekter.”

”Sen ska tilläggas att det finns fler alternativ än dessa två, ex. privatbåt.”

”Miljöpåverkan av färjor och bilar på tomgång.”

”Jag vill fortsatt ha färja till Kalvsund, och en bilfri ö, men gärna bro till Björkö.”

”Kan inte se någon fördel med bro. Risken för långa bilköer är uppenbar. Så blev det i Norge när man byggde broar till öar utanför Bergen.”

”Och ökad biltrafik är ett stort miljöpåverkande faktor. Hellre båt.”

”Jag skulle förmodligen flytta från ön OM det byggs en bro.”

”Förutom ”mindre köer” (tänker på sommaren med alla turister) så är jag nöjd som det är.”

”Närmare/snabbare sjuktransport.”

”Mindre miljöpåverkan, bättre kollektivtrafik.”

”Trygghet när man blir äldre att man kan få bo kvar och tex få hemsjukvård vid ev. sjukdom, bor man här får man inte samma vård.”

”Har flyttat hit för att jag VILL bo på en ö. En bro förlänger fastlandet.”

”Bättre för miljön. Möjlighet att cykla istället eller gå.”

”Polis och ambulans kan ta sig snabbt hit och härifrån”

”Finns inga fördelar.”

”Det enda som skulle vara bättre än dagens lösning vore en snabbfärja direkt in till stan.”

Fråga 9:

”Egentligen alla alternativen men tyg de viktigaste. Kolla på Hisingen, en ”idyll i centrala skärgården” så blir det med bro.”

”Oro för ökad trafik på ön.”

”Ön blir inte längre bilfri.”

”Det är inte den första ön som får broförbindelse. Ser inget negativt.”

”Fråga Tjörnborna om dom vill bli av med färjan.”

”Risk för avstängning vid extremväder. Jfr avstängning av Älvsborgsbron vid hård vind.”

”Ökad bilturism på ön.”

”Att förlora tystnaden. Att vara omgiven av ständigt motorbrus, säger en som jobbat vid en motorvägsbro hela livet. - Att inte kunna gå ut på dygnets alla timmar, helt lugnt.”

”Inget.”

”Ser ingen nackdel med bro till Björkö och fortsatt färja till Kalvsund, från Björkö.”

”Stopp för segelbåtar. Större segelfartyg måste gå ut vid Vinga och segla runt hela

kommunen. Inga fartyg kommer till öarna mer. En bro skulle förstöra segling i närområdet, alla måste köra motor och passera på ett ställe, högsta passagen.”

”Att trafikökningen blir dramatiskt - inte bra för miljön- förtätning kräver också utrymme.”

”Finns den?”

”Arga öbor.”

”Håller inte med om något av ovanstående.”

”Köer kommer öka, bron kommer stängas fler ggr per år pga hård vind = kommer inte hem.”

”Trafikbuller.”

”Ön är inte ”anpassad” till ökad biltrafik.”

”Arbetsstillfällena som går förlorad utan färja.”

”Ökad trafik, större olycksrisk.”

”Negativ miljöpåverkan, fel att bygga vidare på bilinfrastruktur.”

”Den lokala samhällsservicen försämras.”

”Ser inga nackdelar.”

”Mer badgäster.”

”Byggandet av en så omfattande infrastruktur medför störningar och för en del kommer det att bli mycket negativt, t ex om de berörs av på/avfartsramper, fastigheten behöver lösas in etc.”

”Svårare för vissa affärer att klara sig när närheten till exempelvis Amhult ökar.”

”Finns inga direkta nackdelar. ”Ö-känslan” på Hönö och Öckerö finns inte enligt mig utan det är nordöarna, Kalvsund och Grötö som har det. Och vi behöver fler året runt boende och då behövs en bro. Vart den hamnar är strunt samma, bara vi slipper en färja.”

”Ser ingen nackdel.”

”Ser inga nackdelar.”

”Vid kraftiga vindar kommer bron att stängas.”

”Förstår inte frågan kopplat till alternativet.”

”Inget av alternativet.”

”Mer trafik, vi har inte plats för fler bilar/större och bredare vägar. Det kan bli långa köer här ute.”

”Handeln på ön dör ut.”

”Fler besökande bilar, det är redan trångt och ont om parkeringsplats.”

”Lättare för kriminella att komma hit o härifrån.”

”Ser ingen nackdel.”

”Inget av något ovanstående. Ser inga nackdelar förutom vid extrema vindförhållanden.”

”Absolut största nackdel att ev. inte kunna komma hem efter jobb och att inte kunna komma in till stan vid akutbehov om bron stängs av för då blåser det ju såpass att helikopter inte heller kan komma.”

”Infrastrukturen är det jag funderar mest på. Öarna är ett begränsat område och kan inte utökas i takt med ökad trafik.”

Fråga 10:

”Jag hörde ett bra uttryck, öbor ser vattnet som en väg och man kan resa vart man vill i hela världen, stadsbor ser vattnet som ett hinder.”

”Finns bara två kommuner i Sverige som inte har fast förbindelse, Öckerö och Gotland. Värt att kämpa för att det fortsätter på detta vis.”

”Värna om det unika i att vara Sveriges enda ö kommun (förutom Gotland).”

”Färjan gör ön unik i jämförelse med fastlandet. Det har ett stort värde även för turister från Sverige och utomlands.”

”Utan bro kan inte kommande generationer bo här om inte tillåtelse till mer byggnation, om möjligheten att slå ihop Öckerö och Torslanda och ha en gemensam räddningstjänst.”

”Bro är en förlegad 80-talside. Elgående snabb-personfärjor mellan öar och in till Lindholmen & Skeppsbron är framtidslösningen. Helt miljövänligt och flexibelt. Finns ens bilen om 25 år?”

”Umgänge mellan generationerna. Barnens trygghet.”

”Hade gärna kryssat i fler alternativ på frågorna där man endast fick välja 2–3. Det var svårt att rangordna dem i ”viktigast”.”

”Naturlinjen förstörs med 26–30 meter höga bror när öarnas högsta höjder är 31–36 meter.”

”Det är en livsstil som vi valt genom att bosätta oss här. Vi vill ha lugnet och stillheten.”

”Mycket förstörs med bro, ökad trafik m.m”

”Avsaknaden av båtplats påverkan på för/mot bro”

”Ingen bro till Öckerö kommun tack.”

”Miljöaspekten i för/emot bro.”

”Kanske en fråga med alternativet, bro till Björkö och färja till Kalvsund - fortsatt bilfri på Kalvsund.”

”En person i varje bil borde snart vara passé. Kollektivtrafik och arbete hemifrån kommer göra bro onödig. Bygg spårvagn/monorail från Lilla Varholmen istället.”

”Jmf öar med färja i övriga Norden/Norge”

”Öckerö kommun har i två folkomröstningar tagit ställning MOT en bro. Det vore skönt om detta respekterades.”

”Min dotter sa en gång när hon va fem år; jag bor på en ö utan bilar, bra va?!”

”Skillnad på bro till bilfria öar resp. med trafik.”

”Visst kunde en fast förbindelse underlätta vardagen men det är inte värt det då det påverkar natur och landskap alldeles för mycket. Det skulle aldrig gå att få till på ett sätt som inte förstör landskapet. Trafiken skulle komma alldeles för nära natur och landskap.”

”Bro mellan kommunens öar.”

”Om man är uppväxt på en ö, vet man inget annat. Flyttar man till en ö, gör man det bla för att det är just en ö.”

”Ska ingen bro ha.”

”Färjor i längden är inte ekonomiskt försvarbart. Och behöver boende på ön = skattebetalare som kan jobba i stan och få ihop livspusslet med barn/ hämtning/ lämning mm utan att fastna i köer och stressa för att passa färjeturer.”

”Överväger att flytta om det blir en bro.”

”Väldigt vinklad undersökning.”

”Öckerö kommun har dissat Knippla och d andra nordöarna de senaste 60 åren. Mer blandat boende behövs. Framförallt hyres och bostadsrätter.”

”Personfärja, eldriven, direkt till city. Det behovet kvarstår även om det blir bro, men är särskilt viktig om det inte blir ett broalternativ.”

”Som aktiv vid ställplatserna för husbilar vet jag att färjan har stor betydelse, turister upplever det som genuint och lite exotiskt, så för dem är det en stor anledning att komma ut hit.”

”Tror ni de vill ha tillbaka färjan på Tjörn?”

”Jag önskar färja om jag får välja, för jag tycker det är mysigt och trevligt och en paus. Men det är inte så att jag är supermotståndare till bro.”

”Bra & utforskande frågor :)”

”Vi på nordöarna har 2 färjor som inte alltid är synkade. Istället för bro kunde vi få ett förturpass till Hönöfärjan som möjliggör att vi kan bo kvar här. För en boende på de sammanhängande öarna betyder en missad färja att man är hemma en halvtimme senare. För

oss kan det betyda att vi är hemma 2 timmar senare. Den aspekten tas aldrig upp och när vi försökte med det för 20 år sedan sa kommunen nej. Därför är jag för bro. Om inte till fastlandet så bygg en mellan Knippla och Hälsö.”

”Jag vill aldrig ha någon bro.”

”Att bussförbindelserna kan förbättras.”

”Det är svårt att svara på frågan bro eller inte när man bor på Hyppeln. Vi på ön vill gärna ha en bro till Hönö/Öckerö men en bro till Hyppeln går inte att genomföra. Det skulle vara för kostsamt.”

”Ta gärna med hur tex. en el-snabb färja mellan Öckerö och Lindholmen/Stenpiren skulle påverka resandet. Att förstärka ö kulturen med fler miljövänliga skärgårdsbåtar tror jag är framtiden.”

”Jag vill absolut INTE ha en bro!!!”

”Miljöpåverkan och kostnad - har inte alla fakta men tror inte färjan är så miljövänlig. Den hårda belastningen väg 155 skulle behöva ses över, känslig när det händer något.”

”Bra undersökning.”

”Gillar verkligen dina byggritningar jag sett på FB. Tack!”

”Det är ok med färja om turtäthet är rimlig o buss/färja synkas. Som det nu är kör bussen när färjan håller på att lägga till, en stor inhägnad parkering så bilar inte behöver åka med samt en snabbgående personfärja som komplement till bilfärjan hade vart toppen.”

”Är trygg med att det finns en inneboende grundsyn hos många öbor att hjälpa varandra.”

”Behov av tätare färjeturer på sommaren. Behov av större bilparkering på Burö.”

”En önskan om bro mellan öarna och Hisingen.”

”Hade dock önskat båttrafik direkt till Lilla Bommen.”

”Saknar polis här ute.”

”Demografin är viktig, nu är det mest äldre som bosätter sig på Knippla. Det behövs fler barnfamiljer och unga för att ett samhälle ska vara i balans.”

”Jag har inget mot en bro och det gör inget om en bro inte byggs. Båda har för- och nackdelar.”

”Jag kommer flytta från ön inom kort och vill inte bo på en ö, men anser att vill man bosätta sig på öarna får man färjan på köpet. Det hör till skärgårdslivet när man bor på en ö.”

”Öckerö kommun är unik med sina färjor det vill de flesta inte ändra på, vi har haft folkomröstning om detta.”

”Även om man inte känner alla så har man många vänner och bekanta på nära håll, vilket gör det lätt att umgås och få hjälp om det skulle behövas.”

”Tiden för färjeöverfarten är i dagsläget ”egen-tid”. Med bro blir det aktiv körning. Jag tror att många har för lite ”egen-tid” i sina liv, särskilt småbarnsföräldrar så denna tid är och har varit guld värd. Man kan göra annat än att köra. Ex sminka sig, äta, jobba mm. Den ”extra tid” som färjan ger oss innebär ökad livskvalité!”