

RAPPORT  
**ATT LEVA I SÖDRA SKÄRGÅRDEN  
– EN ENKÄTUNDERSÖKNING**



**Uppdrag:** 253830, Medborgarundersökning

Titel på rapport: Att leva i Södra skärgården – en enkätundersökning

Status: Slutrapport

Datum: 2015-02-06

### **Medverkande**

Beställare: Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad

Kontaktperson: Annelie Kjellberg

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Lisa Sakshaug, Tyréns

Kvalitetsgranskare: Marielle Fredriksson, Tyréns

### **Tyréns AB**

Lilla Torget 3  
441 30 Alingsås

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm  
Org.Nr: 556194-7986

## Sammanfattning

De boende i södra skärgården måste idag åka via Saltholmen för att kunna ta sig in till fastlandet oavsett vilket transportslag det gäller. Ett projekt för att ta fram ett förslag på långsiktig lösning för resandet till och från södra skärgården har påbörjats. Projektet kallas för TPUSS (Trafik- och parkeringsutredning södra skärgården) och är indelat i tre faser. Denna kvantitativa enkätstudie är den andra delen av projektet som inleddes med en sammanställning av nuläget och kommer avslutas med en kvalitativ studie. Syftet med denna enkätstudie är att ta fram kunskapsunderlag om transportbehovet för de åretruntboende på öarna.

Enkäten skickades till 1700 slumpmässigt utvalda bofasta öbor mellan 16 och 99 år. 1103 personer svarade på enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 65 %.

De första frågorna handlade om vardagslivet, vad som är lätt och svårt samt vad som skulle kunna göra det enklare i framtiden. De flesta vardagsärenden upplevs av öborna som lätta att genomföra, men hälften av de svarande upplever att det snarare är svårt än lätt att handla saker samt att gå på bio/teater/konsert.

En stor majoritet tycker dock att det finns en rad saker som skulle kunna göra det lättare att utträtta vardagsbehoven i framtiden. Bättre kollektivtrafik, både generellt och specifikt under turistsäsongen, är det som de allra flesta tycker är viktigast. I fritextkommentarerna har många specificerat att det främst handlar om bättre turtäthet och att vara säker på att kunna komma med båten under turistsäsongen. Fler avgångar under kvällar och helger upplevs också vara viktigt liksom att samordna buss/spårvagn med båtens ankomst/avgångar.

Näst viktigast för att förenkla vardagsbehoven är bättre handel/service på öarna, bättre utlämningsställen för varor, bättre cykelinfrastruktur, bättre möjligheter att studera/arbota hemma, bättre förvaringsmöjligheter vid färjeterminalen samt bättre service vid färjeterminalen. I fritextsvaren har några specificerat att möjligheterna att transportera gods är för dåliga. De föreslår både bättre möjligheter att ta med cyklar och gods på färjan och bättre tillgänglighet till inlämning av varor i Fiskebäck. Säkrare cykelparkering på Saltholmen och bredband med fiber för att kunna arbeta/studera hemifrån efterfrågas. Fritextsvaren visar också önskemål om bättre möjligheter att källsortera.

Ungefär hälften av de svarande tyckte också att det var viktigt med bättre förbindelser mellan öarna samt kärror/lastvagnar/rullväskor att låna till/från båten. I fritextsvaren nämndes både turtäthet samt angräsningshamnar för båten och olika förslag på brolösningar. Slutligen tyckte ungefär hälften av de svarande att bättre handel vid färjeterminalen samt organiserad skolskjuts är viktiga för att underlätta vardagen.

Parkering på Saltholmen – fler, bättre, billigare, gästparkering – var det vanligaste fritextalternativet som inte fanns med bland de fördefinierade. Parkering framkommer också i en annan fråga som näst viktigast, efter turtätheten för passagerarbåtarna, för resan mellan Göteborg och ön. Tredje viktigast var restiden.

29 % av de svarande missar båten mer än en gång per vecka under turistsäsongen vilket visar på ett problem i vardagslivet för de bofasta på öarna. Denna bild stärks av fritextsvaren om vardagslivet där förtur för bofasta på öarna var ett vanligt önskemål. Att dessutom 47 % av företagen har anställda som missar båten minst en gång per vecka under turistsäsongen är anmärkningsvärt. Om någon form av boendeförtur kommer införas är det mycket viktigt att även beakta de som arbetar på öarna.

En grupp av frågor rörde de olika transportalternativen och vad som gör att man väljer *bort* dem. Detta för att få veta vad som kan förbättras för att öka valmöjligheterna.

För att underlätta att kunna välja cykel från färjeterminalen är det absolut viktigaste möjligheten att kunna frakta varor på cykeln. Idag går det att möjliggöra varufrakt med cykel på t.ex.

lådcyklar med elmoduler. Att främja en bättre tillgänglighet till sådana skulle kunna vara ett sätt att underlätta valet av cykel som transportmedel. Elcyklar skulle också kunna göra att det går snabbare och blir mindre svettigt att cykla. Andra förslag på åtgärder som skulle underlätta cyklandet är att göra mer plats för att ta med cykel på båten samt att sätta upp ett låsbart cykelförråd vid färjeterminalen eftersom många upplever stöldrisken som hindrande.

För att underlätta valet av buss som färdmedel är det absolut viktigaste att förbättra turtätheten men också att ha bussar till fler målpunkter (t.ex. Frölunda torg). Ö-snabben är ett exempel på en linje som nämns av flera då den både är så full att sittplats saknas och upplevs ha för få avgångar, särskilt på kvällar och helger. Att kunna lita på att bussarna håller tiden är en annan viktig förbättringspotential och att båten väntar in bussen om den är lite försenad. Att frakta varor är också något som hindrar valet av buss. Det skulle på längre sikt kunna avhjälpas med bland annat bättre utlämningsställen för utkörning/näthandel.

Det största hindret mot att ta spårvagnen är att det tar för lång tid, följt av att man ska frakta varor. För att underlätta varufrakten gäller samma som för övriga transportslag, en generell förbättring av utlämningsställen för utkörning/näthandel så att resenärerna inte behöver släpa på varorna. För att underlätta valet av spårvagn som färdmedel bör tiderna synkas med båten och åtgärder genomföras för att spårvagnen håller tidtabellen. Komforten är en annan orsak till att spårvagnen väljs bort.

Det största hindret mot att ta bil är att man inte vill bli av med sin parkeringsplats samt att parkeringen ligger för långt från båten. Spridningen i svaren är dock stor och det är många som inte alls upplever detta som ett hinder. Några nämner att det ibland är svårt att få en parkering även om man har ett parkeringstillstånd då platserna även utnyttjas av andra. Några kommenterar att de inte tar bil eftersom de inte har någon bil eller inte har körkort. Det är därför viktigt att alternativen fungerar tillräckligt bra. Det är även flera som nämner att de av miljöskäl försöker undvika att ta bilen.

En fråga handlade om alternativ till att köra/äga/parkera bil. Majoriteten av de svarande är inte intresserade av alternativ till att äga/köra bil. 28 % har dock ett intresse av att vara med i bilpool istället för att äga bil och 15 % är varken intresserade eller ointresserade. Detta visar på en potential då enbart 6 % är med i bilpool idag. För att kunna utnyttja den potentialen krävs mer kunskap om vad som skulle krävas för att de intresserade skulle gå med i en bilpool.

Slutligen fanns det några frågor om parkering och parkeringskön. 57 % av de svarande har boendeparkering och majoriteten av dem har flera platser. Av dem som står i kö till parkering har 72 % redan en parkeringsplats. Av dem som inte har någon parkeringsplats är det enbart 25 % som står i kö för att få en. Den allra viktigaste anledningen till att stå i parkeringskö uppges vara att vara säker på att ha en parkering vid båten följt av att ha en parkering nära båten. Det är därmed troligt att de som har en parkering längre bort fortfarande står i kö för att få parkeringsplats närmare båten.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>6</b>
1.1	Bakgrund.....	6
1.2	Syfte.....	6
1.3	Mål.....	6
1.4	Metod.....	6
<b>2</b>	<b>Resultat.....</b>	<b>7</b>
2.1	Vilka svarade på enkäten.....	7
2.2	Tillgänglighet för de boende på öarna?.....	8
2.2.1	Behov och önskemål om att utträta vardagsärenden.....	8
2.2.2	Hur svårt eller enkelt är det att utträta vardagsärendena?.....	10
2.2.3	Vad skulle krävas för att förenkla för dig i framtiden?.....	12
2.2.4	Vad är din inställning till att ersätta inköp med näthandel?.....	14
2.3	Hur viktiga är olika faktorer för resa mellan Ö och Göteborg?.....	15
2.4	Hur ofta har de boende problem med att båten är full?.....	16
2.5	Möjligheter för olika färdmedel.....	17
2.5.1	När du <i>väljer bort</i> cykel, vilka är anledningarna?.....	17
2.5.2	När du <i>väljer bort</i> buss, vilka är anledningarna?.....	19
2.5.3	När du <i>väljer bort</i> spårvagn, vilka är anledningarna?.....	20
2.5.4	När du <i>väljer bort</i> bil, vilka är anledningarna?.....	21
2.6	Alternativ till att köra/äga/parkera bil.....	22
2.7	Tillgång till och önskemål om parkering.....	23
2.7.1	De som har boendeparkering.....	23
2.7.2	De som står i kö till boendeparkering.....	24
<b>3</b>	<b>Slutsats.....</b>	<b>27</b>

### Bilaga 1 Enkät med följebrev

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund

Trafik och parkeringsfrågan på Saltholmen har länge varit angelägen för de boende i södra skärgården. Tillgången på parkering står i intressekonflikt med störningar hos de boende längs Saltholmsgatan och Torgny Segerstedtgatan men även med Saltholmens värden i natur, kultur, rekreation och landskapsbild. Kollektivtrafiken i form av färjeterminal, spårvagnshållplats och busshållplats tar också en stor del av den tillgängliga ytan. Särskilt på sommaren accentueras problematiken kring parkeringen.

De boende i södra skärgården måste idag åka via Saltholmen för att kunna ta sig in till fastlandet oavsett vilket transportslag det gäller. Gods till södra skärgården går idag via Fiskebäck.

Ett projekt för att ta fram ett förslag på långsiktig lösning för resandet till och från södra skärgården har påbörjats. Projektet kallas för TPUSS (Trafik- och parkeringsutredning södra skärgården) och är indelat i tre faser. Första fasen innefattade en genomgång av tidigare utredningar i frågan och en sammanställning av nuläget. Detta projekt är fas två, en enkätundersökning som ger en kvantitativ bild av de helårsboendes resbehov. Den tredje fasen kommer vara en kvalitativ studie. Projektet ska ge underlag för kommunen att ta ställning till vilket ytterligare behov av tillgänglighet som ska tillgodoses för resande till och från öarna samt hur det ska tillgodoses. Ett långsiktigt beslut på terminalläge behövs där olika alternativ såsom Fiskebäck, Önnered och båt till centrum utreds.

Medverkande i TPUSS-projektet är Stadsbyggnadskontoret där Annelie Kjellberg är projektledare, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Stadsdelsförvaltningen Västra Göteborg vid Göteborgs stad samt Parkeringsbolaget och Västra Götalandsregionen/Västtrafik.

### 1.2 Syfte

Syftet med detta uppdrag är att ta fram kunskapsunderlag om transportbehovet för de åretruntboende på öarna.

### 1.3 Mål

Målet med TPUSS är att hitta en långsiktig hållbar transportlösning i enlighet med de riktlinjer som Göteborgs Stads översiktsplan, trafikstrategi och parkeringspolicy ger uttryck för.

### 1.4 Metod

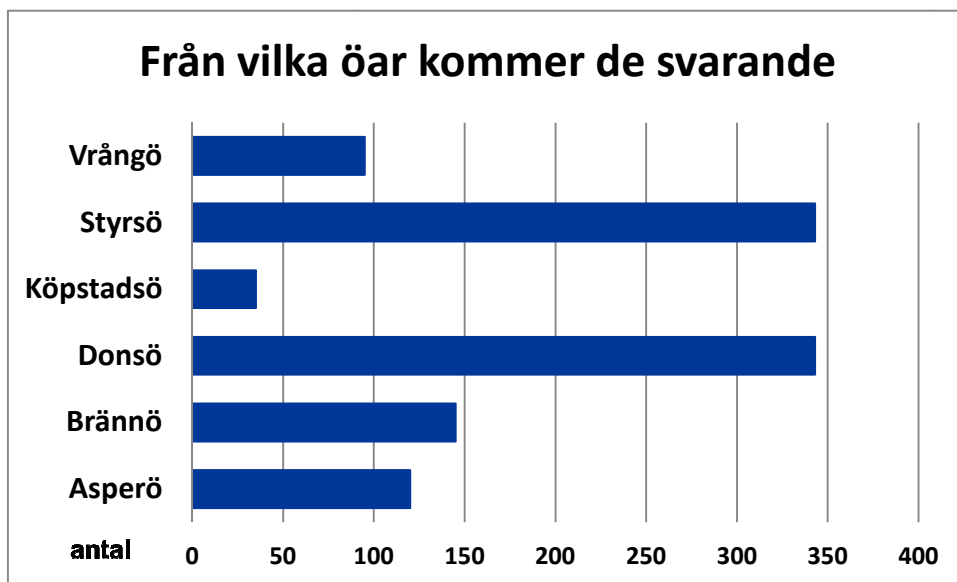
Enkäten skickades till 1700 slumpmässigt utvalda personer mellan 16 och 99 år som är folkbokförda i södra skärgården. Enkäten i sin helhet skickades, följt av en påminnelse via vykort samt en påminnelse med fullständigt utskick av enkäten. 1103 personer svarade på enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 65 %. För genomförande av enkätundersökningen använde Tyréns en underkonsult, EVRY. De ansvarade för tryck, kuvertering, utskick, påminnelser, insamling av svar, scanning av enkäter och leverans av datafil.

Analys och bearbetning av det insamlade materialet gjordes med statistikprogrammet SPSS (Statistical Package for Social Sciences). Resultaten sammanställdes sedan i tabeller och grafer samt i analyserande text.

## 2 Resultat

### 2.1 Vilka svarade på enkäten

Enkäten skickades ut till 1700 personer och totalt svarade 1103 personer. Fördelningen mellan öarna motsvarar på ett bra sätt fördelningen av bofasta mellan öarna vilket är en förutsättning för att enkäten ska vara representativ för alla öbor.



Figur 1 Antal svarande från de respektive öarna

Visar på fördelningen i ålder och kön hos de svarande. Tabellen visar att samtliga ålderskategorier är representerade. 46 % av de svarande är män, 53 % är kvinnor och 1 % är "övrigt". De allra flesta, 56 % har arbete som sin huvudsakliga sysselsättning. 31 % är daglediga (föräldraledig/arbetslös/pensionär) och 14 % studerar/går i skola. En betydande andel gör en kombination av detta, 36 % arbetar och är dagledig, 25 % arbetar och studerar samt 8 % studerar och är dagledig.

Ålder	Kön (antal)			ej svarat	Total
	man	kvinn	övrigt		
<20	6	6	0		12
20-29	29	25	0		54
30-39	52	55	0		107
40-49	78	97	0		175
50-59	101	127	1		229
60-69	123	136	3		262
70-79	87	81	1		169
80-89	22	41	0		63
>=90	3	4	0		7
<b>Totalt</b>	<b>501</b>	<b>572</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>1103</b>

Tabell 1 Ålder och kön på de svarande.

	antal	andel
studerande	14	1 %
arbetande	616	56 %
dagledig	345	31 %
studier och dagledig	8	1 %
studier och arbetande	25	2 %
arbetande och dagledig	36	3 %
ej svarat	59	5 %
<b>Totalt</b>	<b>1103</b>	<b>100 %</b>

Tabell 2 Sysselsättning hos de som svarade på enkäten.

Visar hur länge de svarande har bott i Södra skärgården. Drygt 20 % har bott där mer än 50 år och lika många i 30-49 år. Knappt en fjärdedel har bott i södra skärgården i mindre än 10 år.

<b>Botid i Södra skärgården</b>		
Antal år	antal svarande	andel av svarande (%)
<5	166	15
5-9	103	9
10-19	188	17
20-29	148	13
30-49	233	21
>=50	228	21
ej svarat	37	3
<b>Totalt</b>	<b>1103</b>	<b>100</b>

Tabell 3 Tabellen visar hur länge de svarande har bott i Södra skärgården.

88 % av de svarande tror att de kommer bo kvar om fem år, 8 % tror inte att de kommer bo kvar och 4 % har inte svarat på den frågan.

## 2.2 Tillgänglighet för de boende på öarna?

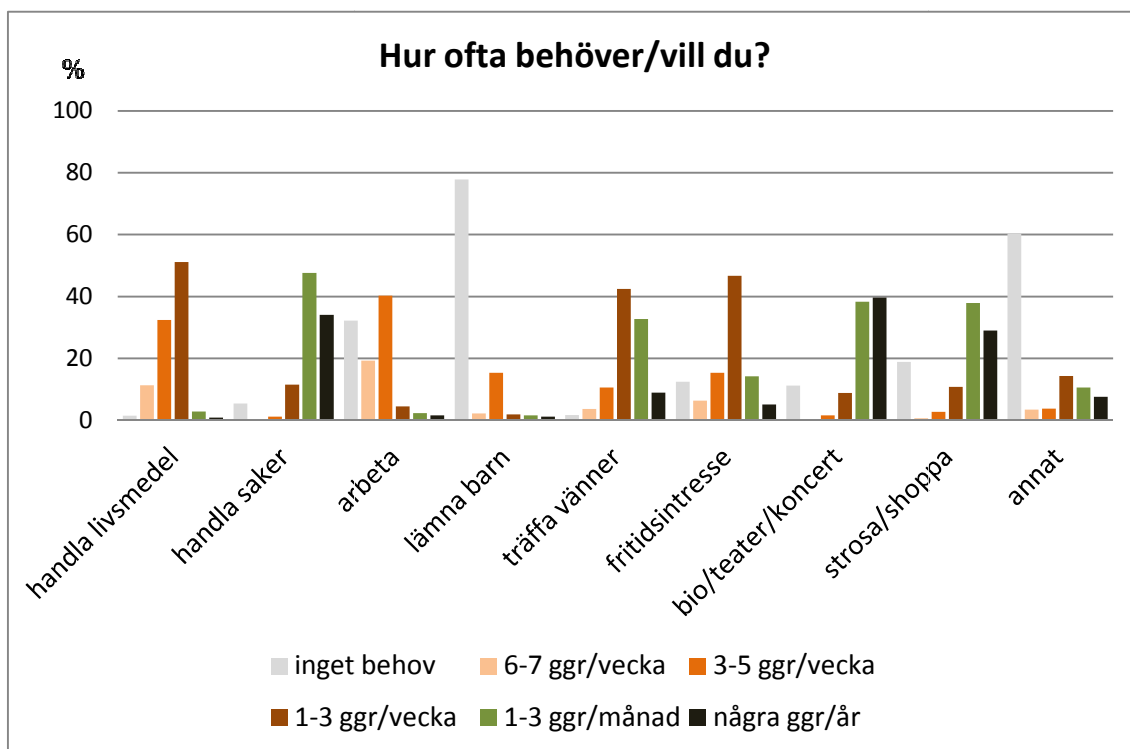
### 2.2.1 Behov och önskemål om att uträtta vardagsärenden

Figur 2 visar hur ofta de boende på öarna behöver/vill uträtta olika ärenden, dvs vilken tillgänglighet de behöver/vill ha till olika saker. I princip samtliga har behov av att handla livsmedel och nästan alla, 96 % gör/vill göra det en eller flera gånger per vecka. Det finns även ett stort behov av att handla saker men detta sker mer sällan, 48 % vill göra det 1-3 gånger per månad och 34 % enbart några gånger per år.

59 % av de svarande arbetar 3-7 gånger per vecka medan 32 % inte arbetar. De allra flesta, 78 % har inget behov av att lämna barn men de flesta som gör det behöver göra det 3-5 gånger per vecka. Det vanligaste är att man träffar vänner 3-5 gånger per vecka (40 %) följt av 6-7 gånger per vecka (19 %). Fritidsaktiviteter är det vanligast att ha 1-3 gånger per vecka (47 %) följt av 3-5 gånger/vecka och 1-3 gånger/månad (15 % respektive 14 %).



De flesta i Södra skärgården vill både gå på bio/teater/konserter och strosa/shoppa 1-3 gånger per månad eller några gånger per år, men det är också en betydande andel som inte har något behov av det (11 % respektive 19 %).



Figur 2 Figuren visar hur ofta de boende på öarna behöver/vill uträtta olika ärenden, dvs vilken tillgänglighet de behöver/vill ha till olika saker.

103 personer kryssade i "Annat" och skrev ett fritextsvar om vad de behöver/vill utöver alternativen. Av dem var det vanligaste (14 svar) att man har behov av att besöka sjukvården eller tandläkaren. Något färre (8 svar) angav att de vill kunna göra spontana restaurangbesök, ta ett glas öl på lokal och kunna stanna kvar sent. Lika många angav att de vill ha tillgång till motion som t ex simning eller golf. Lika förekommande är det också att vilja kunna delta i föreningsliv, politiska uppdrag och sammanträden.

Andra svar som flera personer angett är att man vill kunna ta barnen till stan för idrott eller andra aktiviteter och till bra lekplatser.

Några personer anger att de vill kunna resa till andra delar av landet och till flygplats. Kyrkan och bibliotek anges också av flera personer som ställen man vill kunna ta sig till.

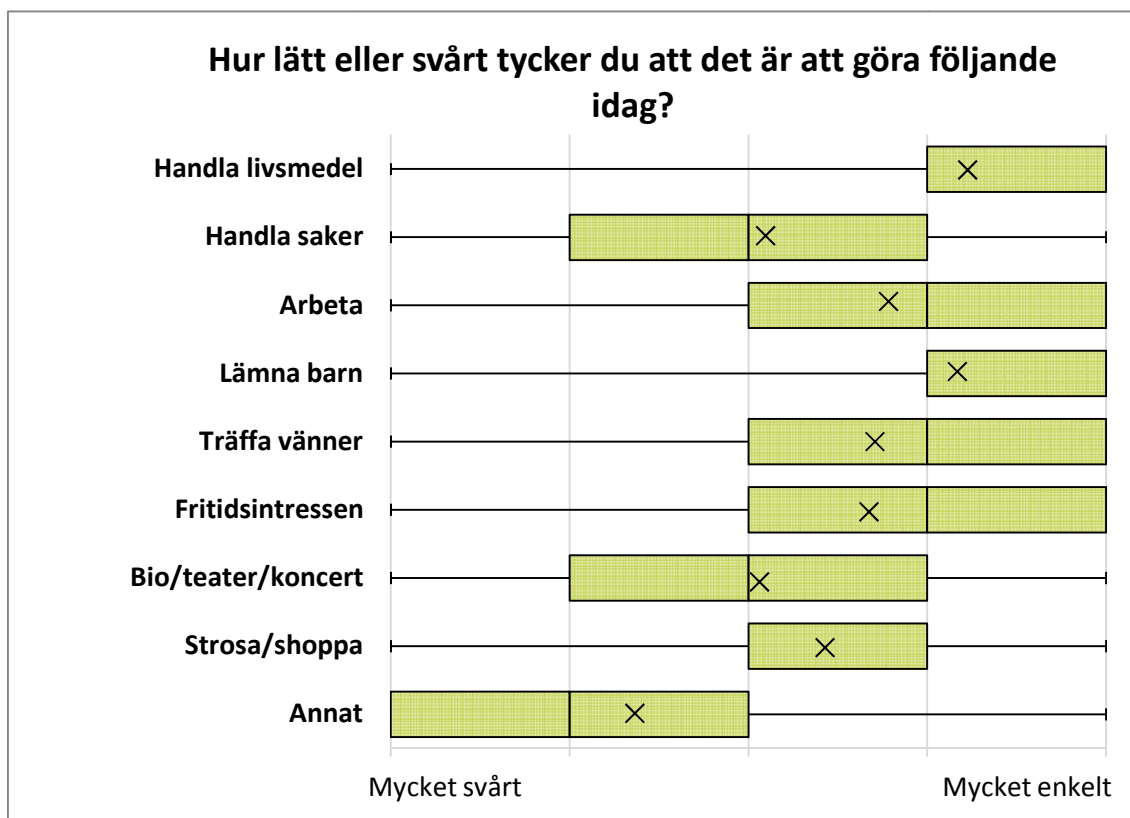
## 2.2.2 Hur svårt eller enkelt är det att uträtta vardagsärendena?

Diagrammet i Figur 3 visar, i form av ett låddiagram, hur lätt eller svårt de boende i Södra Skärgården upplever att det är att utföra vardagsärenden. Det mesta upplevs av de allra flesta lätt att utföra. Den allra vanligaste aktiviteten, att handla livsmedel (se Figur 2), upplevs också mest enkel att utföra. Figur 4 visar att en större andel av de boende på Köpstads ö, Asperö och Vrångö än på de andra öarna upplever att det är svårt att handla livsmedel. På övriga öar upplever en stor majoritet att det är lätt.

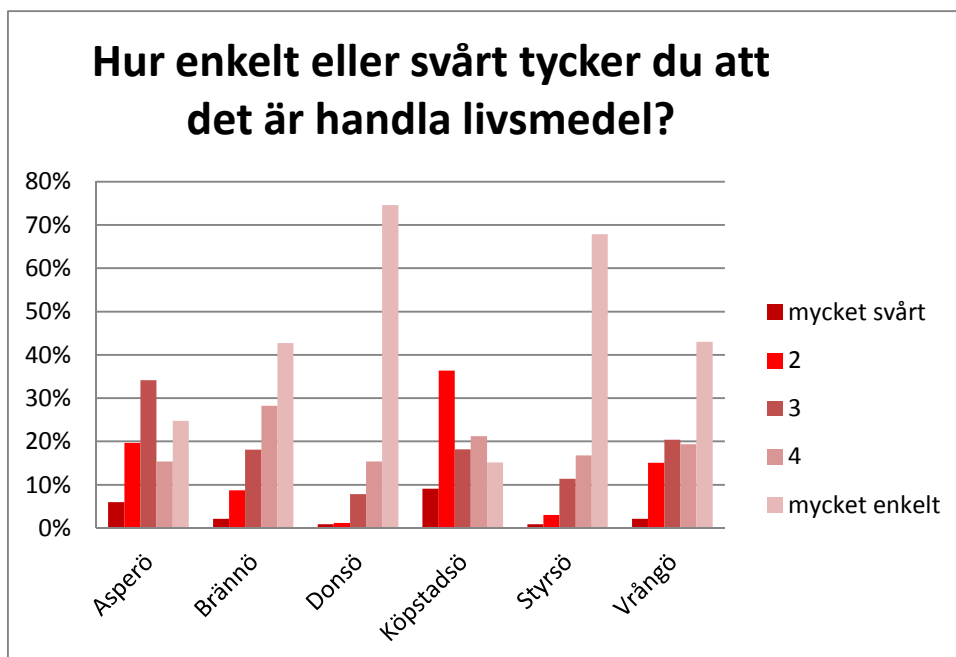
### Vad är ett låddiagram?

I flera av frågorna har den s.k. Likertskalan använts, det vill säga en skala med fem alternativ där ytterligheterna är namngivna, tex mycket svårt – mycket lätt.

Resultaten kan då med fördel visas genom s.k. låddiagram. Låddiagram sammanfattar datan med hjälp av fem värden, medianvärdet, medelvärdet, undre och övre kvartilen samt maximum och minimum. "Lådan" inrymmer den mittersta hälften av svaren, dvs. 25-respektive 75-percentilen är lådans kanter. Medianen visas som ett sträck och min- och maxvärdena sticker ut som pinnar från lådan. Ibland sammanfaller t.ex. 75-percentil och maxvärde. Medelvärdet visas som ett X.



Figur 3 Låddiagram över hur lätt eller svårt det är att uträtta olika vardagsärenden idag.



Figur 4 Hur enkelt eller svårt det är att handla livsmedel uppdelat på ö.

Det som sticker ut som lite svårare att göra är att handla saker samt att gå på bio/teater/konsert. "Annat", som de svarande själva fått definiera, anges också i stor utsträckning vara svårt. 88 personer har lämnat frisvar med annat, det vill säga en liten andel av de 1103 svarande.

Det som flest (7 personer) tycker är svårt respektive mycket svårt är att åka mellan öarna, t ex att det är dåliga förbindelser mellan Donsö och Asperö. Någon önskar en enkel bro mellan vissa öar.

5 personer tycker att det är svårt att ta sig till sjukvård och tandläkare. 4 personer tycker att det är mycket svårt att göra spontana restaurangbesök och att vara ute på krogen på natten.

Några personer har skrivit att det är svårt att källsortera hushållsavfallet. Några andra att det är svårt att frakta eget gods till öarna respektive att det är dyrt. Att träna/idrotta tycker också några är svårt att göra.

Att vandra i naturen, paddla kajak, sköta trädgård och gå i kyrkan har dock en del skrivit att det är enkelt att göra.



Av 220 fritextsvar (från 188 personer – några nämnde flera saker) handlade 148 om kollektivtrafiken, både båt, buss och spårvagn. Den allra vanligaste kommentaren rörde turtäthet och tillgång till kollektivtrafik/snabbussar/ö-snabben under morgonar, kvällar och helger. Näst vanligast var kommentarer om att kunna vara säkra på att komma med båten även under turistsäsongen. Förtur för bofasta i någon form är det många som efterfrågar. 20 personer önskade direktbåt till centrala Göteborg (Skeppsbron/Stenpiren/Lilla Bommen) antingen året runt eller under turistsäsongen. Tio personer nämnde samarbetet/samordningen mellan buss/spårvagn och båttider och lika många hade förslag på olika broalternativ. Knappt tio personer önskade bättre turtäthet till Tången och nästan lika många önskade direktbussar till Frölunda och Sisjön. Flera personer önskade att buss 114 skulle gå kvällar och helger. Andra önskade bättre förbindelser mellan öarna. En kommentar som några få nämnde, men som är avgörande för dem de gäller var fler spårvagnar med låggolv.

Det näst vanligaste temat för fritextsvar var parkering, 33 svar handlade om detta. De allra flesta ville ha bra parkering nära båten, varav en del specificerade sina önskemål: billigare parkering, parkering nära båten, gäst-parkering, större moped/MC-parkering samt låsbar parkering var några av önskemålen som kom upp.

Tio svar handlade om gods- och varutransporter. Bättre möjligheter att transportera möbler, gods och cyklar efterfrågades, liksom bättre tillgänglighet till inlämning av varor i Fiskebäck. Paketutlämning på Köpstadsö, fler utlämningsställen än Postens, kyl/frysrum på Saltholmen samt bättre godsmottagning på Brännö var enstaka kommentarer som kom upp.

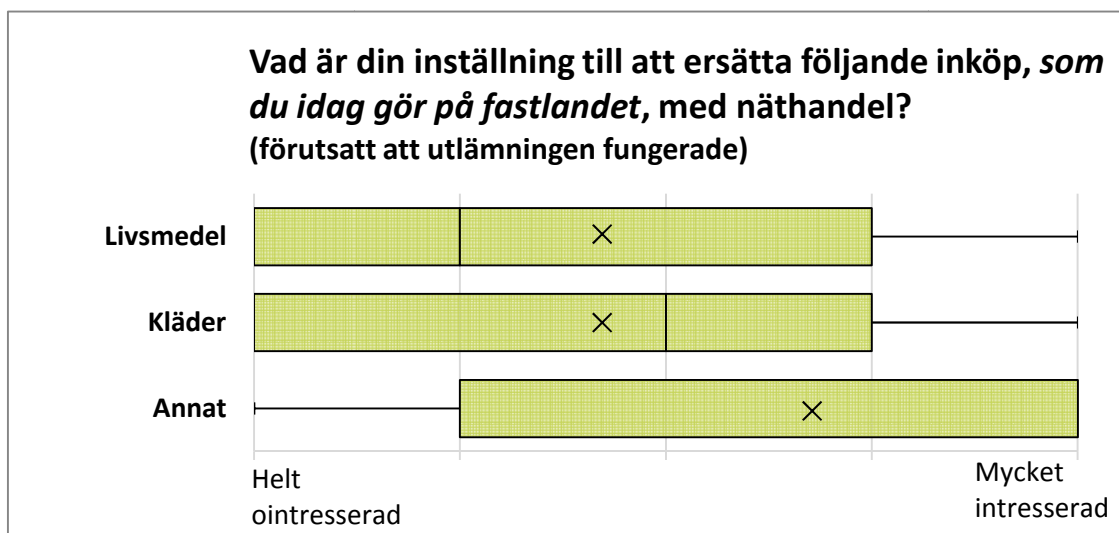
Några svar handlade om golfbilar/elbilar/infrastrukturen/flexlinjen på öarna. Bättre tillgänglighet med flexlinjen/färdtjänsten efterfrågades liksom bättre kvalitet på vägarna. Vad gäller elbilarna kom det både önskemål om att de skulle tillåtas på fler ställen och att de skulle förbjudas, att det skulle bli mer parkering samt att det skulle bli färre bilar.

Fem svar handlade om cykelfrågor – flest kommentarer gällde säkrare cykelparkering på Saltholmen, gärna en cykelbod med lås eller kod. En kommentar handlade om att det skulle finnas mer plats för cyklar på båten och ett om önskemål om cykeluthyrning vid terminalen.

Slutligen kom det en del svar om servicen på öarna. Flera personer önskade bredband med fiber för att bättre kunna arbeta hemifrån och flera nämnde bättre möjligheter/lättillgängligare källsortering. Enstaka personer nämnde önskemål om bankomat, fler affärer, biblioteksservice, systembolag, lantbrevbärare, fler parker, större vänthall vid Saltholmen samt direktbåt för skolbarn till Styrso.

## 2.2.4 Vad är din inställning till att ersätta inköp med näthandel?

Det är stor variation i hur intresserade de svarande är av att ersätta inköp som de idag gör på fastlandet med näthandel. Intresset för att handla livsmedel och kläder över nätet är jämförbart även om ytterligheterna är vanligare vad gäller livsmedel – det är fler som både är helt ointresserade och som är mycket intresserade.



Figur 6 Låddiagram över inställningen till näthandel.

132 personer angav ett fritextsvar under "Annat". Några angav fler än en typ av vara vilket gav totalt 146 kommentarer. De vanligaste varorna som man angett att man skulle kunna tänka sig att köpa via näthandel är möbler (32 svar) och därefter alkohol och systembolagsvaror (21 svar). Vitvaror och elektronik är det 17 personer som skulle kunna tänka sig att köpa via näthandel. 13 personer har angett bygg- och trädgårdsvoror. Lika många har skrivit att alla inköp eller det mesta skulle kunna köpas via näthandel. 7 personer har angett läkemedel/apotek.

Mer allmänt har 5 personer angett att de kan tänka sig att köpa alla tunga, otympliga och skrymmande varor via näthandel.

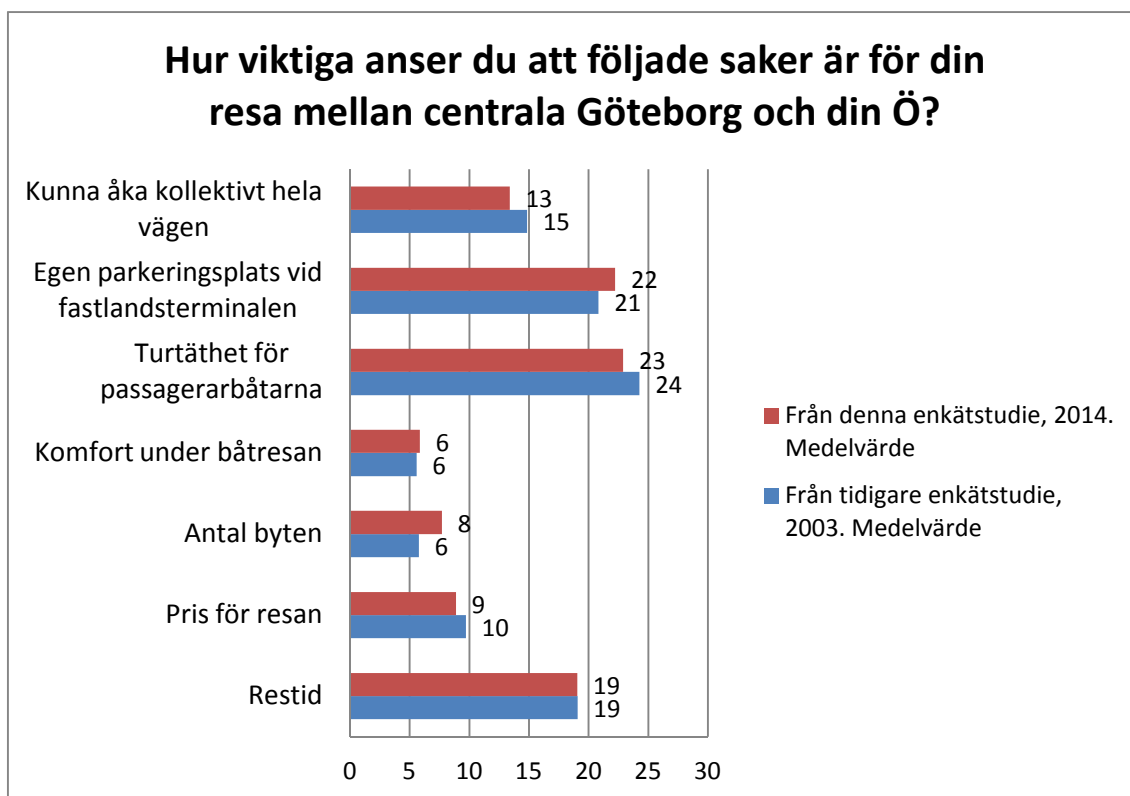
Flera personer har även skrivit att de önskar fler utlämningsställen på öarna. Ett par har även angett att det behöver finnas väderskydd för fraktvarorna.

### 2.3 Hur viktiga är olika faktorer för resa mellan Ö och Göteborg?

En fråga i enkäten kopierades från en omfattande enkätstudie som genomfördes av Chalmers och Göteborgs Universitet 2003 (Chalmers och GU, 2003). Detta för att se om situationen ändras men också för att få en uppfattning om i vilken utsträckning övriga svar från den enkäten fortfarande kan vara relevanta.

I 2014 års studie hade 901 personer fyllt i denna fråga och det är de som redovisas i Figur 7 i en jämförelse med svaren från 2003 då 397 personer svarat. I båda studierna är turtätheten för båtarna allra viktigast följt av egen parkeringsplats vid fastlandsterminalen. Tredje viktigast är restiden.

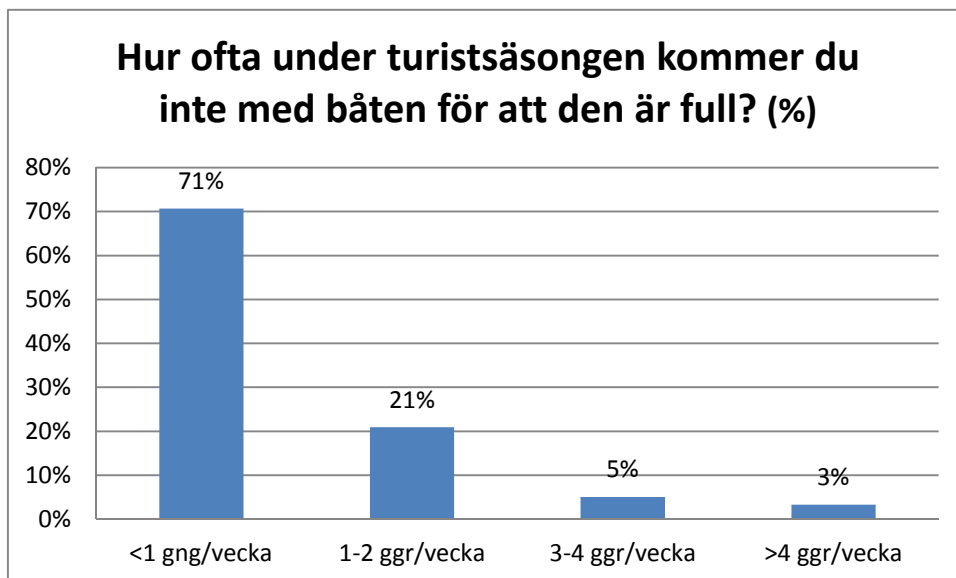
Skillnaderna i svar mellan enkäten för drygt 10 år sedan och dagens är mycket små. Det finns tendenser till att turtäthet för båtarna, pris och att kunna åka kollektivt hela vägen är lite mindre viktigt idag samt att egen parkeringsplats och att antalet byten är lite viktigare, men skillnaderna är inte statistiskt säkerställda.



Figur 7 En värdering av hur viktiga olika saker är för resan mellan Göteborg och den svarandes ö- en jämförelse med en studie från 2003.

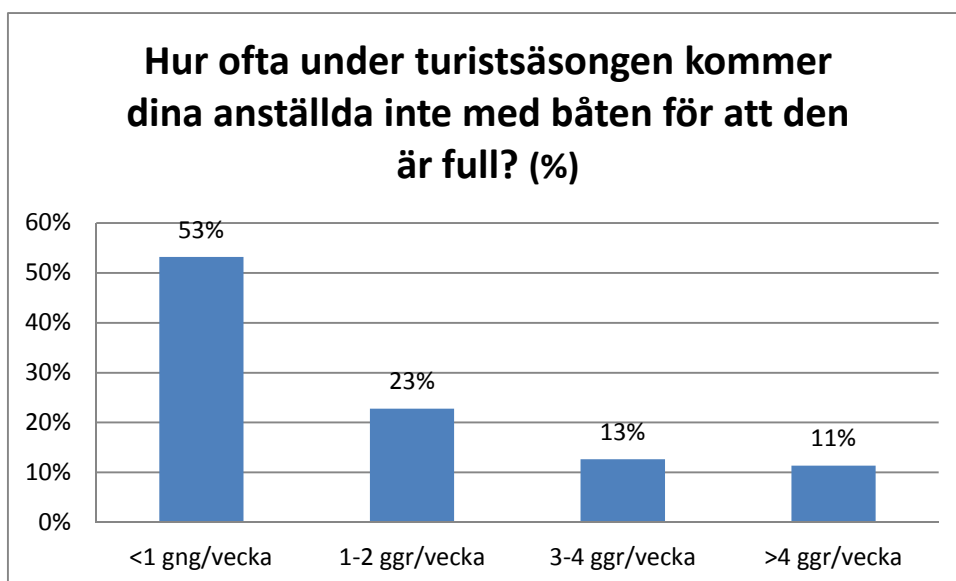
## 2.4 Hur ofta har de boende problem med att båten är full?

46 % av de svarande uppgav att frågan inte är aktuell för dem. Av de som frågan är aktuell för uppgav 71 % att de missar båten mindre än 1 gång per vecka. 21 % missar båten 1-2 gånger per vecka, 5 % 3-4 gånger per vecka och 3 % mer än 4 gånger per vecka.



Figur 8 Andel som missar båten under turistsäsongen på grund av att den är full.

Frågan om de anställda inte kommer med båten var bara aktuell för 79 personer, dvs 7 % av alla svarande. Det är naturligt eftersom de allra flesta inte bedriver näringsverksamhet på öarna. Av de som frågan är aktuell för svarade 53 % att deras anställda missar båten mindre än en gång per vecka under turistsäsongen på grund av att den är full. 23 % svarade att de missar den 1-2 gånger per vecka, 13 % 3-4 gånger per vecka och hela 11 % att de anställda missar båten mer än 4 gånger per vecka under turistsäsongen. Det innebär att 47 % har anställda som missar båten varje vecka!



Figur 9 Andel vars anställda missar båten under turistsäsongen på grund av att den är full.



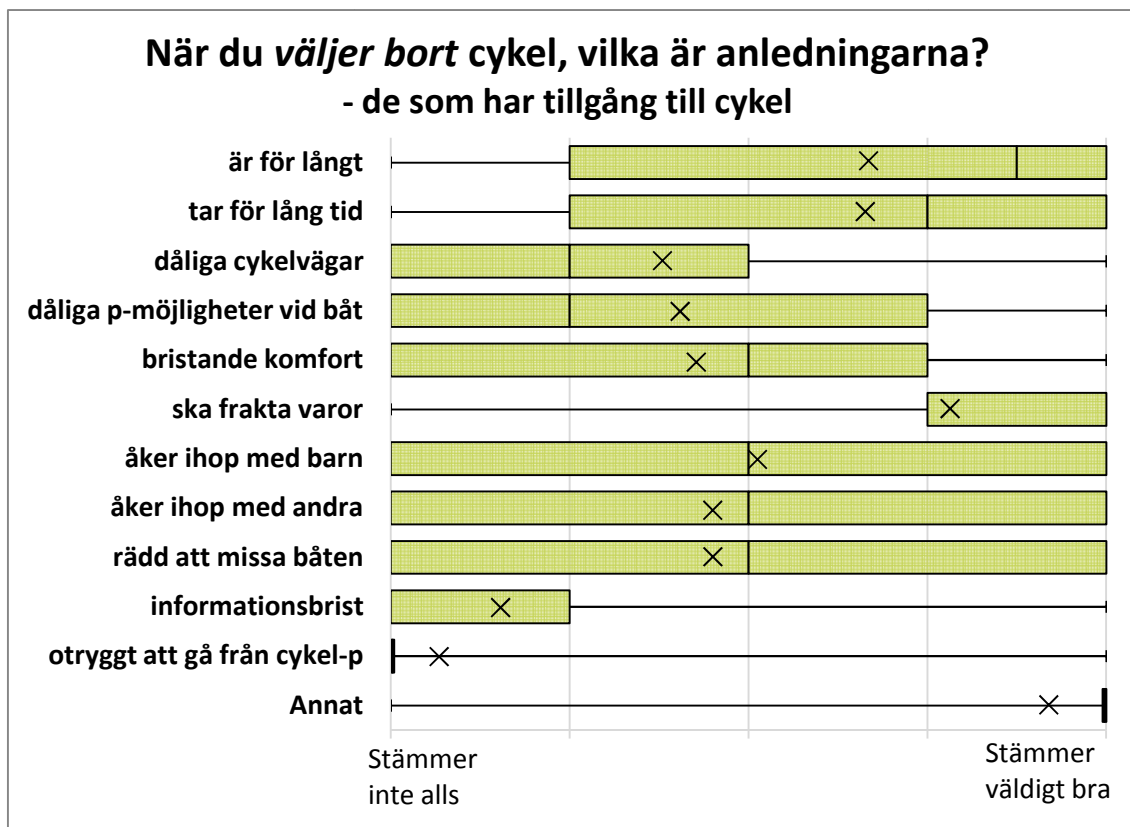
## 2.5 Möjligheter för olika färdmedel

En grupp frågor i enkäten handlar om orsaker till att man inte väljer ett visst färdmedel. Frågorna är uttryckta på detta sätt för att få fram vad som hindrar valet av olika färdmedel eftersom fokus är att kunna förbättra och underlätta valmöjligheterna. Frågorna handlar om hur de svarande transporterar sig till/från färjeterminalen på fastlandet och vidare till/från olika målpunkter.

### 2.5.1 När du *väljer bort* cykel, vilka är anledningarna?

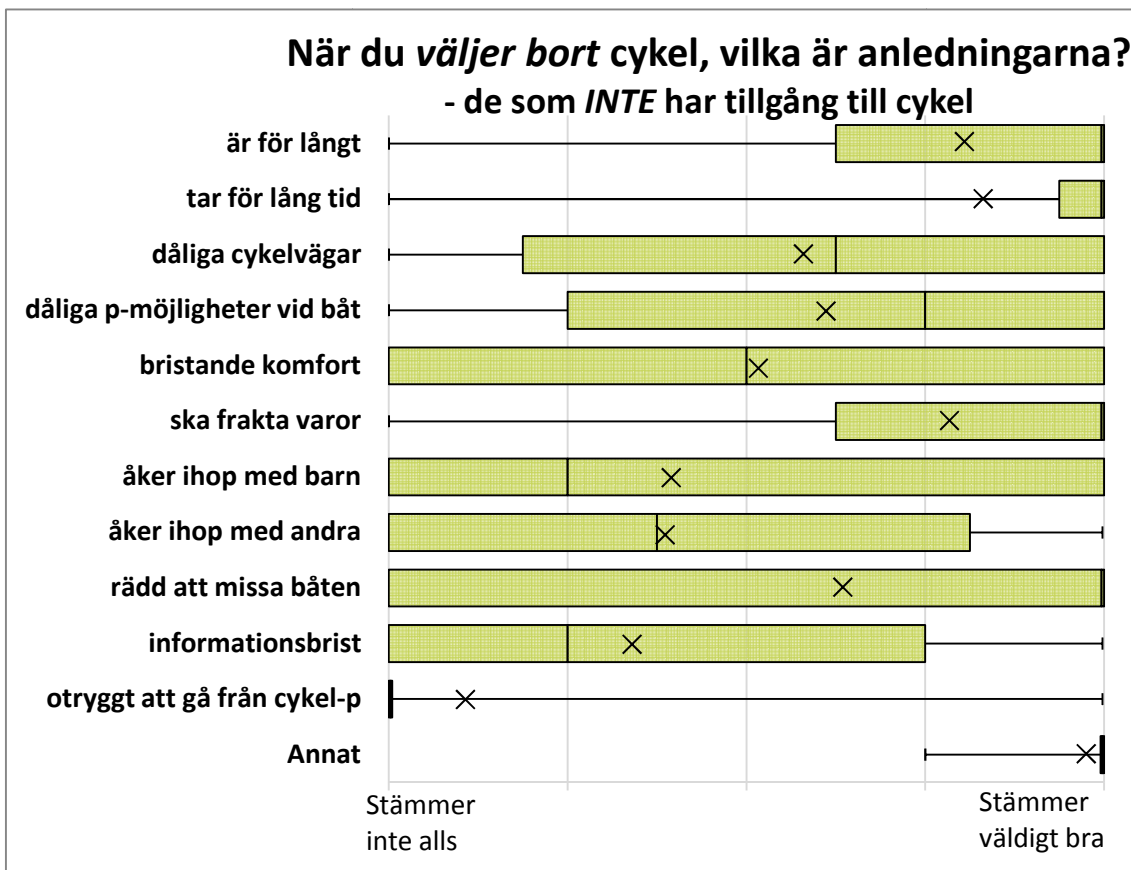
85 % av de svarande har tillgång till cykel, 12 % har inte tillgång till cykel och 3 % har inte svarat på den frågan. Svaren redovisas nedan i två figurer där den ena redovisar vad de som har tillgång till cykel svarat och den andra vad de som inte har tillgång till cykel svarat.

Att frakta varor är en viktig orsak till varför man väljer bort cykel. För övriga orsaker är det väldigt stor spridning i svaren. Att det är för långt är dock det näst vanligaste följt av att det tar för lång tid. Störst spridning är det på alternativen att åka ihop med barn, ihop med andra eller att vara rädd att missa båten – där är det lika många som tycker att det stämmer bra som att det inte stämmer. Det är väldigt stor enighet i att otrygghet på väg från cykelparkeringen inte är en anledning till att välja bort cykeln, informationsbrist är inte heller en utbredd anledning.



Figur 10 Vilka är anledningarna till att de som har cykel väljer bort att färdas med cykel?

Det är betydligt färre som inte har tillgång till cykel. För dem är de viktigaste anledningarna till att de väljer bort cykel att det tar för lång tid och är för långt följt av att de ska frakta varor. De är i större utsträckning än de som har cykel rädda att missa båten om de cyklar. De tycker också i större utsträckning att cykelvägarna och parkeringsmöjligheterna är dåliga samt att de upplever en större informationsbrist.



Figur 11 Vilka är anledningarna till att de som inte har cykel väljer bort att färdas med cykel?

165 personer har som fritextsvar angett 171 anledningar till varför de väljer bort cykeln. Ett fåtal har dock missuppfattat frågan och trott att det handlade om hur man tar sig till och från färjeläget på ön istället för på fastlandet.

Den anledning flest har angett är vädret som orsak till att de inte cyklar (29 personer). Ett par av dessa menar dock att de cyklar när vädret passar.

Den näst vanligaste anledningen som anges som frisvar är att cykeln inte får plats på båten, det är för trångt på fördäck. Hela 20 personer anger detta som anledning till att de inte cyklar. Svårast att få plats är det på våren och sommaren.

15 personer anger att de inte cyklar på grund av olika typer av funktionshinder och ytterligare 7 anger ålder som orsak.

14 personer anger helt enkelt att de inte cyklar, att cykel inte är ett alternativ eller att de inte har någon cykel.

Lika många skriver att anledningen till att de inte cyklar beror på stöldrisken, där 6 av dessa specificerar risken att bli bestulen på cykeln just vid Saltholmen och någon risken på parkeringarna i centrala stan.

8 personer menar att de inte cyklar på grund av bekvämlighet och lathet. Lika många skriver att de inte cyklar på grund av att de blir svettiga, att det är ansträngande att cykla och att det kräver dusch och ombyte. 2 andra personer anger att de inte har några duschmöjligheter på slutmålet.

7 personer anger att de inte cyklar i stan. En av dessa anger att den har tröttnat och en annan att den känner sig osäker på att cykla i stan.

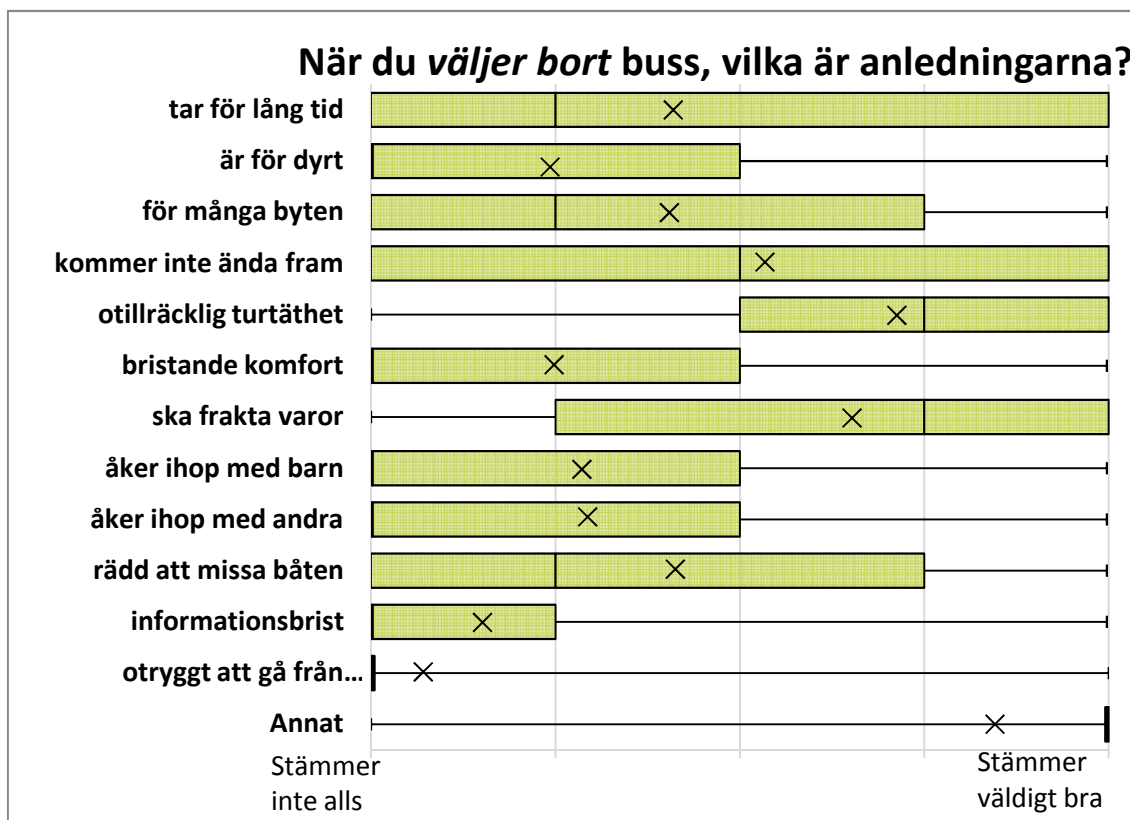
6 personer skriver att de behöver bilen i arbetet varav några anger att de är hantverkare. 7 personer anger allmänt att de åker bil, har egen parkering och några varvar bil med kollektivtrafiken. Ett par personer anger som anledning till att de inte cyklar att kollektivtrafiken är bättre.

Ett par personer anger att det inte finns hyrcyklar i land och någon att den inte har någon cykel på fastlandet.

### 2.5.2 När du väljer bort buss, vilka är anledningarna?

Den vanligaste orsaken till att välja bort buss är att turtätheten upplevs otillräcklig följt av att man ska frakta varor. Det är stor spridning på svaren gällande "kommer inte ända fram" och "det tar för lång tid" vilket är naturligt eftersom de svarande har olika målpunkter. Det är också en del svarande som väljer bort buss för att de är rädda att missa båten samt för att det är för många byten.

Även på denna fråga sticker otryggheten ut som oproblematiserad – mer än 75 % av de svarande väljer inte alls bort bussen på grund av otrygghet från hållplatsen.



Figur 12 Vilka är anledningarna till att välja bort att färdas med buss?

149 personer har angett en annan anledning än de som var förangivna. Den vanligaste anledningen till att man väljer bort buss är att ö-snabben har för få avgångar. 23 personer anser

att den ska gå oftare och även utanför rusningstrafik; som mitt på dagen, på kvällar och på helger.

Den näst vanligaste anledningen som anges (17 frisvar) är att bussen till Frölunda torg dragits in, linje 191 som gick mellan Saltholmen och Frölunda torg.

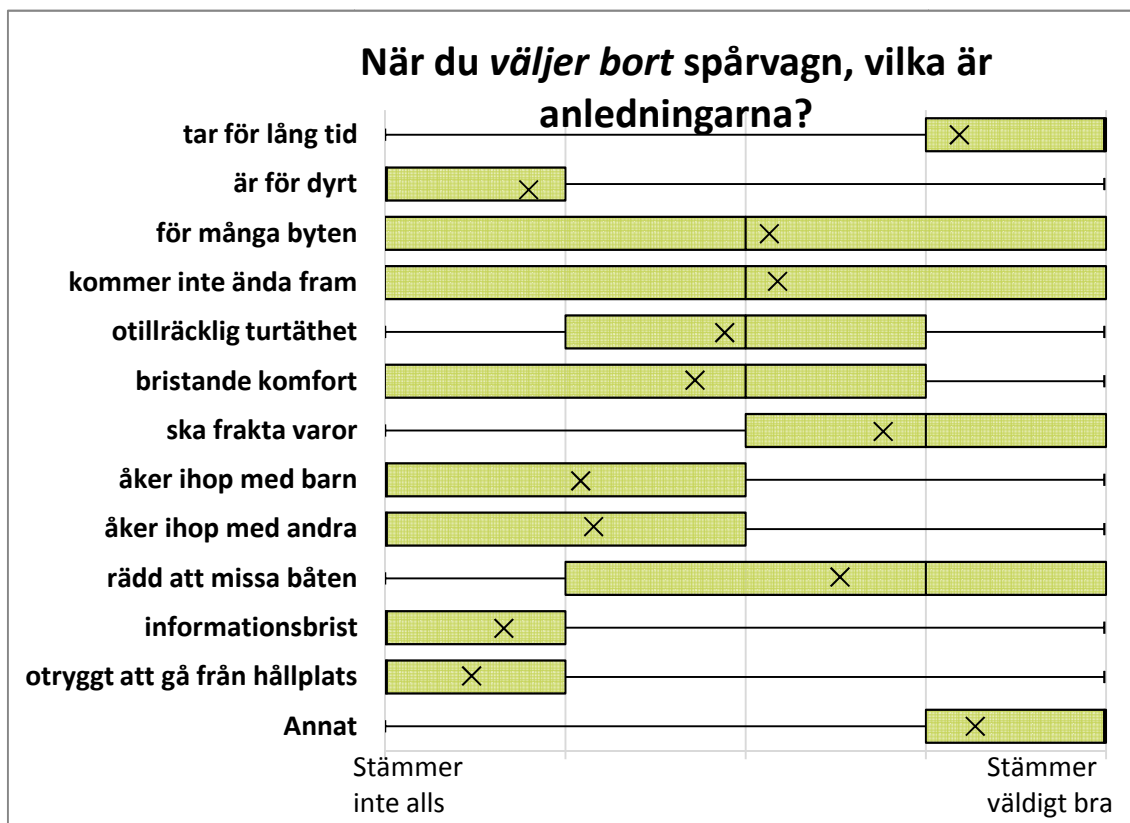
15 personer skriver att en anledning till att de väljer bort buss är att det är fullt på ö-snabben. Flera av dessa skriver att man ofta får stå hela resan. Någon skriver att det nästan aldrig är sittplats på morgonturen 07:25 samt eftermiddagsturen 17:30. Ett par anger även att det är svårt att få plats med barnvagn på bussen.

Flera personer väljer bort buss och skriver att de behöver bil i arbetet (8 personer). Lika många skriver att de aldrig väljer bort buss om det finns en som avgår. 5 personer menar att de väljer bort bussen eftersom de inte litar på avgång- och ankomsttider. Ett par personer väljer bort bussen då ö-snabben inte stannar förrän vid Järntorget. Lika många skriver att de väljer bort bussen för att de är för gamla och några skriver att de föredrar friheten med sin egen bil.

### 2.5.3 När du väljer bort spårvagn, vilka är anledningarna?

De vanligaste orsakerna till att man väljer bort spårvagn är för att det tar för lång tid, återigen följt av att man ska frakta varor. Den tredje vanligaste orsaken till att välja bort spårvagn är att man är rädd att missa båten. Det är stor spridning på svaren gällande "för många byten" och "kommer inte ända fram".

I jämförelse med att åka buss upplever färre att det är för dyrt och att turtätheten är otillräcklig medan komforten och otryggheten på väg från hållplats upplevs sämre.



Figur 13 Vilka är anledningarna till att välja bort att färdas med spårvagn?

120 personer har angett en annan anledning än de som var förangivna. Den överlägset vanligaste anledningen som 35 personer har angett är att spårvagnen inte håller tiderna och att

man därför missar båten alldeles för ofta. Flera skriver även att spårvagnen ofta går innan båten kommer in, att tiderna mellan båt och spårvagn inte är synkade. Några skriver att det ibland inte kommer någon spårvagn.

En annan anledning som 7 personer anger är att de hellre tar ö-snabben och några skriver att den är snabbare och bekvämare.

5 personer skriver att de hellre cyklar/motionerar/promenerar. 8 skriver att de kör bil och 4 att de behöver den i jobbet. 6 anger någon typ av funktionshinder och 3 skriver att de åker färdtjänst.

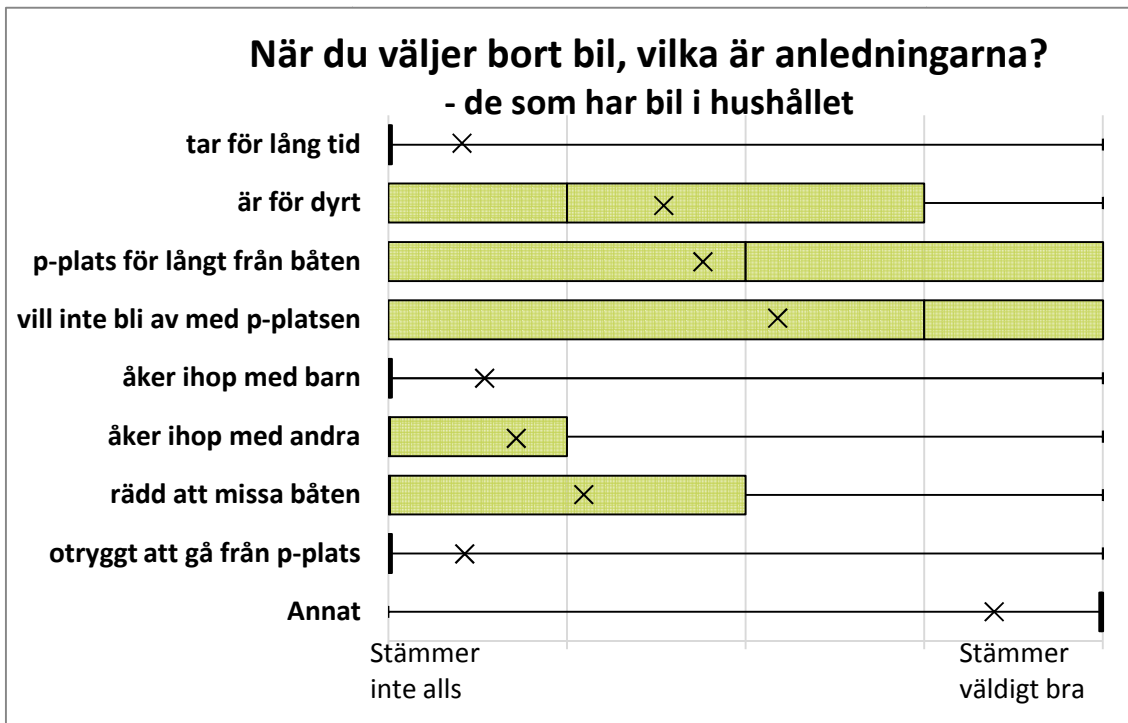
Några personer skriver att de inte åker spårvagn för att vagnarna är snuskiga, det luktar illa och att det ofta finns stökiga passagerare ombord. Någon skriver att de nya vagnarna är obekväma, att de stannar för ofta och att de rycker och drar. En person skriver att det kan vara svårt att gå av och på vid Saltholmen på grund av högt insteg. Ett par personer skriver att det är för långt att gå mellan spårvagnshållplatsen och båtterminal.

#### 2.5.4 När du väljer bort bil, vilka är anledningarna?

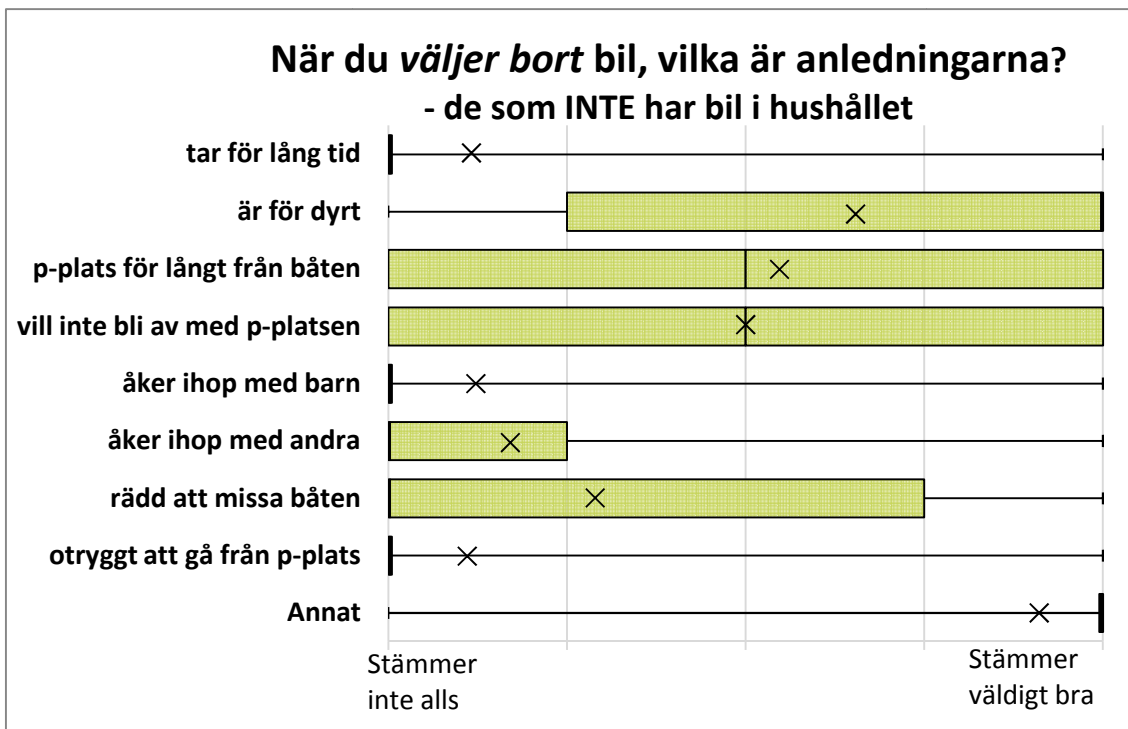
6 % av de svarande är medlemmar i en bilpool, 91 % är inte medlemmar i en bilpool och 3 % har inte svarat på den frågan. 72 % av de svarande har tillgång till bil i hushållet, 26 % har inte tillgång till bil och 2 % har inte svarat på den frågan. Diagrammen nedan är uppdelade på de som har tillgång till bil i hushållet och de som inte har det.

Av de som har bil är de vanligaste anledningarna till att de väljer bort att ta bilen att de inte vill bli av med sin parkeringsplats följt av att parkeringsplatsen är för långt från båten. Det är dock stor spridning i svaren. Det är också en del som väljer bort bil för att det är för dyrt.

De som inte har tillgång till bil i hushållet har svarat väldigt snarligt även om "Det är för dyrt" är en viktigare anledning för dem. Det är en väldig enighet i att det inte tar för lång tid att åka bil, inte heller är svårt att åka ihop med barn eller otryggt att gå från parkeringsplatserna.



Figur 14 Vilka är anledningarna till att de som har bil väljer bort att färdas med bil?



Figur 15 Vilka är anledningarna till att de som inte har bil väljer bort att färdas med bil?

169 personer har skrivit någon annan anledning till att man väljer bort bilen. Totalt har 179 anledningar angetts i fritext. Det absolut vanligaste som angetts i frisvaren är att man inte har någon bil (54 personer), varav ett par angett att man inte vill ha någon bil. Ytterligare 7 skriver att de inte har något körkort.

Därefter är den vanligaste anledningen till att man väljer bort bil av miljöskäl (21 personer) där några exempel på frisvaren är att bilar inte är miljövänliga, att man inte gillar bilars miljöpåverkan, att det är mindre miljövänligt än spårvagn och att det är onödigt att köra bil när man inte måste. Ytterligare ett par personer skriver att de undviker onödig bilkörning och vill minimera bilåkandet, men utan att skriva något om varför.

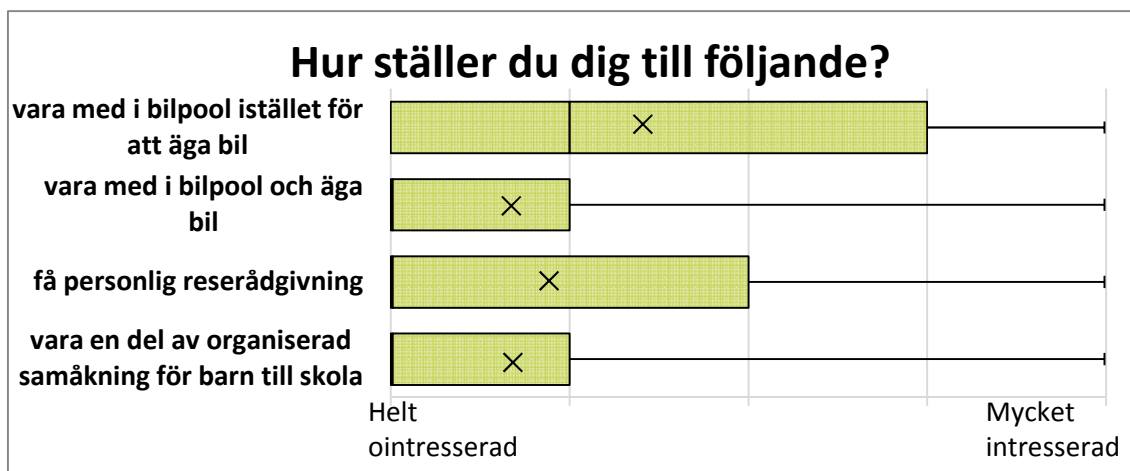
16 personer skriver att svårigheten med att få parkeringsplats på Saltholmen gör att man väljer bort att ta bilen. Några skriver att de saknar en egen parkeringsplats. Ytterligare ett par personer skriver att det kan vara svårt att få tag på parkeringsplats på sommaren trots att man har tillstånd då parkeringen utnyttjas av andra som inte har parkeringstillstånd.

12 personer skriver att de väljer bort bilen i samband med att de ska dricka alkohol. 10 personer skriver att de alltid åker bil och aldrig väljer bort bilen.

Flera personer skriver att de väljer bort bilen i och med att det är så dyrt med parkering i stan (9 personer). Trängselskatten anges också som skäl av några personer. 6 personer skriver även att det är svårt att hitta parkering i stan och därför väljer bort bilen. Lika många skriver att de inte kör bil till Göteborg centrum och några av dem skriver att de hellre åker kollektivtrafik dit istället. 6 personer anger att de hellre cyklar.

## 2.6 Alternativ till att köra/äga/parkera bil

Intresset för alternativ till att köra/äga/parkera bil är väldigt litet. Mest positiva är de boende till att vara med i en bilpool istället för att äga bil, 28 % av de svarande är intresserade av det medan 15 % kryssat mitt emellan intresserad och ointresserad. En knapp fjärdedel av de svarande är intresserade av personlig reserådgivning.

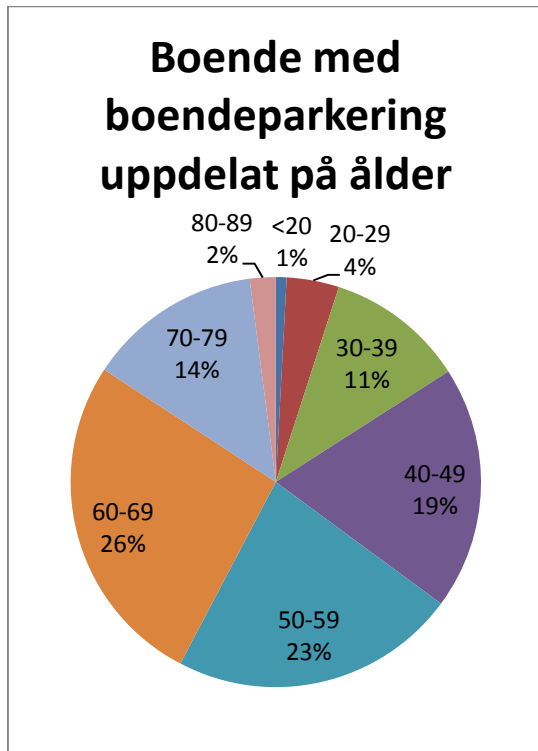


Figur 16 Hur intresserad/ointresserad är de av olika alternativ till att köra/äga/parkera bil?

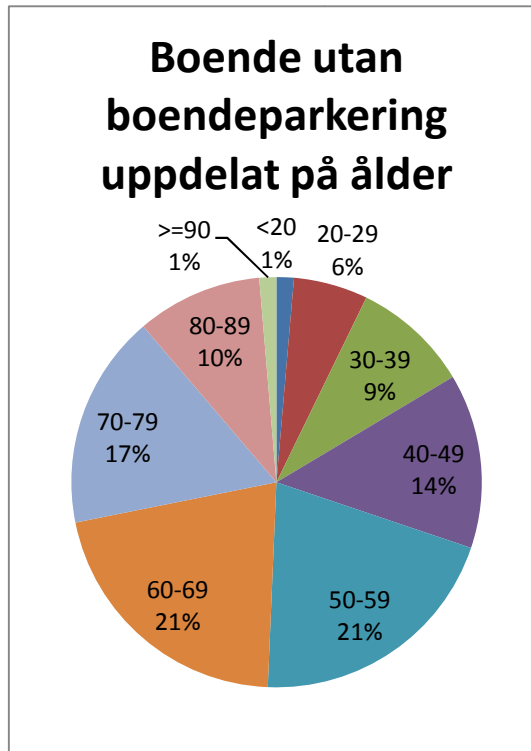
## 2.7 Tillgång till och önskemål om parkering

### 2.7.1 De som har boendeparkering

6 % svarade inte på frågan om boendeparkering. Av de svarande är det 57 % som har boendeparkering på fastlandet, 43 % har det inte. Figur 19 och Figur 20 visar åldersfördelningen bland de som har, respektive inte har, boendeparkering. Diagrammen visar att inga ålderskategorier sticker ut förutom åldrarna 80-89 där det är en betydligt större grupp som inte har boendeparkering. Det beror troligtvis på att de inte längre har bil.

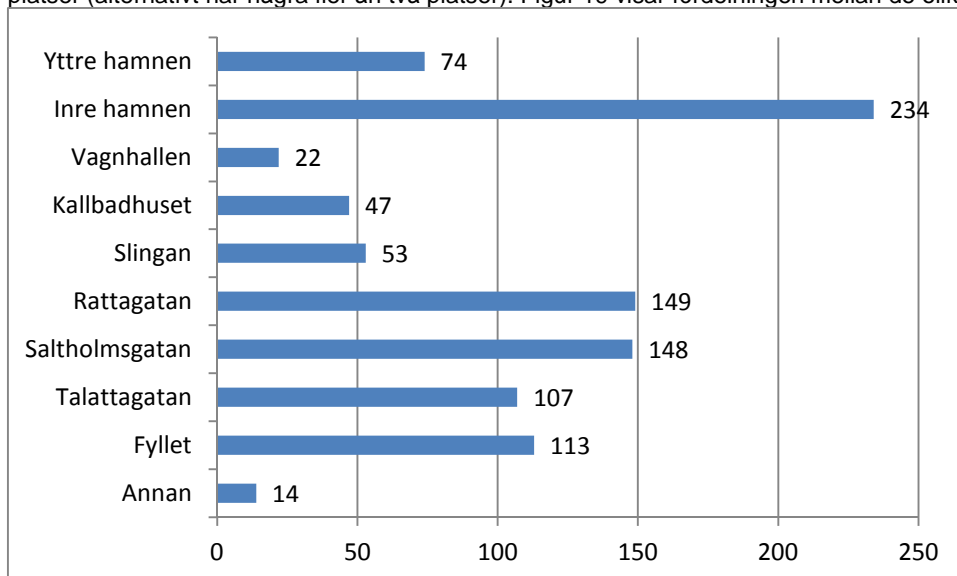


Figur 17 Åldersfördelning hos de som har boendeparkering.

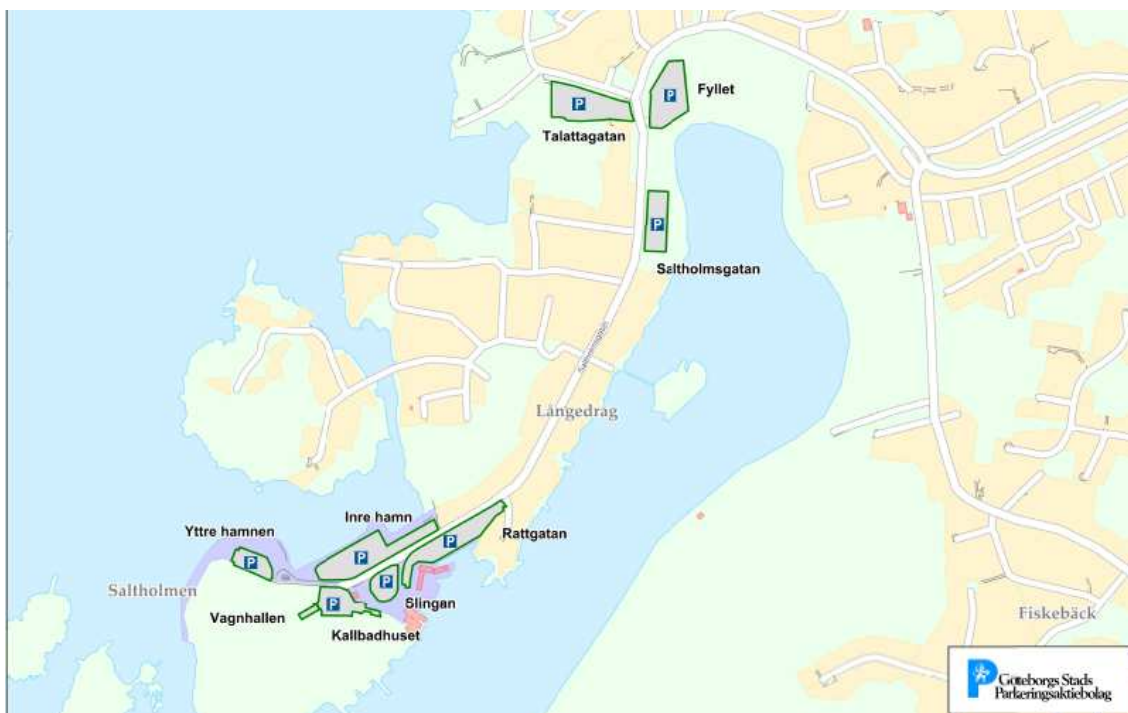


Figur 18 Åldersfördelning hos de som inte har boendeparkering.

Totalt har 587 personer uppgett att de har boendeparkering och när de specificerat på vilken parkering är det totalt 961 platser. Det innebär att 374 personer, dvs. 63 % av de med boendeparkering, som har två platser (alternativt har några fler än två platser). Figur 19 visar fördelningen mellan de olika parkeringarna.



Figur 19 Var de svarande har boendeparkering (antal), se karta nedan för placering av parkeringsplatserna.



Figur 20 Karta över parkeringsplatser på Saltholmen.

## 2.7.2 De som står i kö till boendeparkering

5 % svarade inte på frågan om de står i kö till boendeparkering. 40 % av de svarande (649 personer) står i kö till boendeparkering och 60 % står inte i kö. Tabell 4 visar att det är vanligare att de som redan har parkering också står i parkeringskö. Hela 72 % av de som står i parkeringskö har idag en parkeringsplats och endast 25 % av de som inte har parkering idag står i kö till parkeringsplats.



Tabell 4 Fördelning i parkeringskö av de som har/inte har parkering.

		står i kö till parkeringsplats		Står inte i kö till parkeringsplats		
har parkeringsplats	antal	287	72_%	270	45_%	100_%
	andel	52_%		48_%		
har ingen parkeringsplats	antal	111		335	55_%	128_%
	andel	25_%	28_%	75_%		
		100_%		100_%		

Den vanligaste anledningen till att stå i parkeringskö är att vara säker på att ha en parkeringsplats vid båten. Näst vanligast är att man vill att parkeringsplatsen ska vara nära båten. 52 personer står i kö för framtida behov och 39 personer för att kunna skaffa bil/en bil till.



Figur 21 Anledningar till att stå i kö till boendeparkering. Totalt 649 personer.

68 personer som står i parkeringskö har svarat någon annan orsak till att de står i parkeringskö än de redan förangivna alternativen. Ytterligare 11 personer har angett en anledning till att de står i parkeringskö trots att de på den föregående frågan angett att de inte står i kö. Några av dessa angav att det inte var någon idé på grund av att det är så många års kötid varav en angett att de sålde bilen på grund av att det är så svårt att få parkeringsplats.

20 personer har som frisvar angett att de står i parkeringskö för att få en fast egen parkeringsplats. Ytterligare 5 personer har angett att de står i kö för att vara säker på att alltid få en parkeringsplats och hinna med färjan, speciellt om man jobbat sent på kvällen. 10 andra personer har angett att de står i parkeringskö för att de vill få en bättre fungerande vardag med mindre stress, för att kunna planera sin dag, för att orka leva på ön och dagspendla, och även för att det är lättare med hantering av matkassar och varor.

7 personer har som frisvar skrivit att de stått i parkeringskö i över 20 år, där en person angett att den stått i kö i 30 år. Samma person undrar om det finns något annat ställe i landet som det tar över 30 år att få en parkeringsplats.

Ett fåtal personer har skrivit att de står i kö för att kollektivtrafiken är dålig, dyr respektive att spårvagnen ofta är sen så att man får springa till båten.

Några personer har angett nedsatt rörelseförmåga som anledning och ett par har angett ålder.

6 personer har mer allmänt angett att de står i kön för att man har bil men ingen parkering och för att man inte vet var bilen annars skulle stå. En person har som anledning angett rätten till att ha bil och fast parkering trots att man bor på en ö. En annan har angett av princip och en tredje "för att man bor här ute".

8 personer har skrivit att de har behov av fler än en bil i hushållet, eller att de står i kön utifall att de skaffar en bil.

Enstaka personer angav anledningar som att det är långt att gå, att man har behov av att ha bilen stående längre perioder och att man inte vill ha bilen stående vid spårvagnen på grund av att bilen får skador.

Några personer hade synpunkter på vilken rätt till parkeringsplats man bör ha. Två personer tyckte att det är för många boendekort utdelade i förhållande till hur många parkeringsplatser det finns och någon tyckte att varje familj bara ska få ha en plats. En annan person tyckte att alla parkeringsplatser borde vara rörliga boendeparkeringsplatser.

### 3 Slutsats

De flesta vardagsärenden upplevs av öborna som lätta att genomföra men hälften av de svarande upplever att det snarare är svårt än lätt att handla saker samt att gå på bio/teater/konsert.

En stor majoritet tycker dock att det finns en rad saker som skulle kunna göra det lättare att uträta vardagsbehoven i framtiden. Bättre kollektivtrafik, både generellt och specifikt under turistsäsongen, är det som de allra flesta tycker är viktigast. I fritextkommentarerna har många specificerat att det främst handlar om bättre turtäthet och att vara säker på att kunna komma med båten under turistsäsongen. Fler avgångar under kvällar och helger upplevs också vara viktigt liksom att samordna buss/spårvagn med båtens ankomst/avgångar.

Näst viktigast för att förenkla vardagsbehoven är bättre handel/service på öarna, bättre utlämningsställen för varor, bättre cykelinfrastruktur, bättre möjligheter att studera/arbota hemma, bättre förvaringsmöjligheter vid färjeterminalen samt bättre service vid färjeterminalen. I fritextsvaren har några specificerat att möjligheterna att transportera gods är för dåliga. De föreslår både bättre möjligheter att ta med cyklar och gods på färjan och bättre tillgänglighet till inlämning av varor i Fiskebäck. Säkrare cykelparkering på Saltholmen och bredband med fiber för att kunna arbeta/studera hemifrån efterfrågas. Fritextsvaren visar också önskemål om bättre möjligheter att källsortera.

Ungefär hälften av de svarande tyckte också att det var viktigt med bättre förbindelser mellan öarna samt kärror/lastvagnar/rullväskor att låna till/från båten. I fritextsvaren nämndes både turtäthet samt angoringshamnar för båten och olika förslag på brolösningar. Slutligen tyckte ungefär hälften av de svarande att bättre handel vid färjeterminalen samt organiserad skolskjuts är viktiga för att underlätta vardagen.

Parkering på Saltholmen – fler, bättre, billigare, gästparkering – var det vanligaste fritextalternativet som inte fanns med bland de fördefinierade. Parkering framkommer också i en annan fråga som näst viktigast, efter turtätheten för passagerarbåtarna, för resan mellan Göteborg och ön. Tredje viktigast var restiden.

29 % av de svarande missar båten mer än en gång per vecka under turistsäsongen vilket visar på ett problem i vardagslivet för de bofasta på öarna. Denna bild stärks av fritextsvaren om vardagslivet där förtur för bofasta på båtarna var ett vanligt önskemål. Att dessutom 47 % av företagarna har anställda som missar båten minst en gång per vecka under turistsäsongen är anmärkningsvärt. Om någon form av boendeförtur kommer införas är det mycket viktigt att även beakta de som arbetar på öarna.

För att underlätta att kunna välja cykel från färjeterminalen är det absolut viktigaste möjligheten att kunna frakta varor på cykeln. Idag går det att möjliggöra varufrakt med cykel på t.ex. lådcyklar med elmoduler. Att främja en bättre tillgänglighet till sådana skulle kunna vara ett sätt att underlätta valet av cykel som transportmedel. Elcyklar skulle också kunna göra att det går snabbare och blir mindre svettigt att cykla. Andra förslag på åtgärder som skulle underlätta cyklandet är att göra mer plats för att ta med cykel på båten samt att sätta upp ett låsbart cykelförråd vid färjeterminalen eftersom många upplever stöldrisken som hindrande.

För att underlätta valet av buss som färdmedel är det absolut viktigaste att förbättra turtätheten men också att ha bussar till fler målpunkter (t.ex. Frölunda torg). Ö-snabben är ett exempel på en linje som nämns av flera då den både är så full att sittplats saknas och upplevs ha för få avgångar, särskilt på kvällar och helger. Att kunna lita på att bussarna håller tiden är en annan viktig förbättringspotential och att båten väntar in bussen om den är lite försenad. Att frakta varor är också något som hindrar valet av buss. Det skulle på längre sikt kunna avhjälpas med bland annat bättre utlämningsställen för utkörning/näthandel.

Det största hindret mot att ta spårvagnen är att det tar för lång tid, följt av att man ska frakta varor. För att underlätta varufrakten gäller samma som för övriga transportslag, en generell förbättring av utlämningsställen för utkörning/näthandel så att resenärerna inte behöver släpa på varorna. För att underlätta valet av spårvagn som färdmedel bör tiderna synkas med båten och åtgärder genomföras för att spårvagnen håller tidtabellen. Komforten är en annan orsak till att spårvagnen väljs bort.

Det största hindret mot att ta bil är att man inte vill bli av med sin parkeringsplats samt att parkeringen ligger för långt från båten. Spridningen i svaren är dock stor och det är många som inte alls upplever detta som ett hinder. Några nämner att det ibland är svårt att få en parkering även om man har ett parkeringstillstånd då platserna även utnyttjas av andra. Några kommenterar att de inte tar bil eftersom de inte har någon bil eller inte har körkort. Det är därför viktigt att alternativen fungerar tillräckligt bra. Det är även flera som nämner att de av miljöskäl försöker undvika att ta bilen.

Majoriteten av de svarande är inte intresserade av alternativ till att äga/köra bil. 28 % har dock ett intresse av att vara med i bilpool istället för att äga bil och 15 % är varken intresserade eller ointresserade. Detta visar på en potential då enbart 6 % är med i bilpool idag. För att kunna utnyttja den potentialen krävs mer kunskap om vad som skulle krävas för att de intresserade skulle gå med i en bilpool.

57 % av de svarande har boendeparkering och majoriteten av dem har flera platser. Av dem som står i kö till parkering har 72 % redan en parkeringsplats. Av dem som inte har någon parkeringsplats är det enbart 25 % som står i kö för att få en. Den allra viktigaste anledningen till att stå i parkeringskö uppges vara att vara säker på att ha en parkering vid båten följt av att ha en parkering nära båten. Det är därmed troligt att de som har en parkering längre bort fortfarande står i kö för att få parkeringsplats närmare båten.

## Referenser

Chalmers och GU, 2003, Livskraft och hållbar utveckling i Göteborgs Södra skärgård. ISBN 91 88376 24 9