

# Trafiken till Göteborgs södra skärgård

- en annorlunda kollektivtrafik

# Traffic to the southern part of the Göteborg archipelago

- a different kind of public transportation

Frida Karlge



# Förord

---

Detta examensarbete har utförts under hösten och vintern 1999-2000 på Institutionen för väg- och trafikplanering vid Chalmers, Göteborg, där universitetslektor Gunnar Lannér varit handledare och examinator. Initiativtagare till examensarbetet var GF Konsult i Göteborg, där Bo Aronsson tillsammans med Annelie Landin bistått med handledning.

Examensarbetet har varit mycket spännande och utvecklande och många olika parter har varit inblandade och bidragit med fakta, åsikter och egna erfarenheter.

Först och främst vill jag tacka mina handledare Gunnar, Bo och Annelie för stöd och uppbackning i alla situationer. Jag vill också framföra ett varmt tack till Mona Seuranen på Stadsbyggnadskontoret, och alla andra som hjälpt mig med faktainsamling och inspirerat mitt arbete.

Till sist vill jag tacka min familj och mina vänner som stöttat mig under arbetets gång och alla de som blev mina arbetskamrater under min tid på GF Konsult.

Göteborg den 25:e januari 2000

Frida Karlge



## Rättning av tryckfel:

Innehållsförteckning sid 1-2 ersätts med  
medföljande korrigerad innehållsförteckning.



# Innehållsförteckning

---

Inledning	3
Bakgrund	3
Problembeskrivning	3
Syfte	4
Angränsningar	4
Metod	5
Arbetets upplägg	5
Rapportens upplägg	5
Tidigare studier	6
Trafiken till Göteborgs södra skärgård	8
Kort historik om skärgårdstrafiken	8
Skärgårdstrafiken idag	8
Anknytande kollektivtrafik	12
Liknande verksamheter	15
Trafiken till Kosteröarna	15
Trafiken till Göteborgs norra skärgård	15
Resande och kollektivtrafik	16
Faktorer som påverkar resandet	16
Resans avsikt	18
Ekonomi och organisation	19
Mål för kollektivtrafiken i Göteborg	19
Vad karaktäriserar en bra kollektivtrafik?	20
Hur uppnår man en bra kollektivtrafik?	20





Skilnad mellan skärgårdstrafiken och övrig kollektivtrafik	22
Skärgårdstrafikens utveckling	23
Kan skärgårdstrafiken bli lönsam?	24
Skärgårdstrafiken – mer än bara ett kollektivtrafiksystem?	26
Hur löser man problemen?	26
Avslutning	29
Referensförteckning	30
Referenslitteratur	30
Webbdokument	30
Personliga kontakter	31
Övrig litteratur	31
Bilaga 1: Orienteringskarta	34
Bilaga 2: Antalet resor till södra skärgården	35
Bilaga 3: Redovisning av intäkter och delresor	36



# Sammanfattning

---

Det är idag ungefär 4 400 bofasta i Göteborgs södra skärgård. Om sommaren bor mer än dubbelt så många på öarna. De boende och verksamma i södra skärgården är beroende av en väl fungerande skärgårdstrafik. Varje dag pendlar cirka 1200 personer med passagerarfärjor till och från arbete och skola på fastlandet. Flera dagar i veckan levererar frakt- och bilfärjor gods och fordon till de olika öarna. Skärgården besöks varje sommar av ett stort antal turister som söker sig till öarna för rekreation. Idag utgår all trafik till Göteborgs södra skärgård från Saltholmen. I samband med pågående detaljplanearbete för Saltholmen/Långedrag har skärgårdstrafiken och dess framtid blivit en stor fråga. En förutsättning för att trafiken skall uppnå en önskad utveckling är en långsiktig planering, där man tydligt definierar vilka krav skärgårdstrafiken skall tillgodose. De krav som ställs på trafiken varierar beroende på vilken avsikt man har med sitt resande.

Resandet beror till stor del på hur samhället är organiserat. Arbete, bostad, service och fritidsaktiviteter är spridda och därför måste vi göra resor varje dag. Är man bosatt i skärgården krävs långa resor till så gott som alla aktiviteter. Detta medför att vi allt oftare är i behov av snabba, billiga och bekväma transportmedel. Flera undersökningar visar att kunderna i första hand önskar korta restider, hög turtäthet och punktliga avgångar. Även antalet byten mellan olika transportmedel spelar stor roll för den resande. Är man turist är ofta resan en del av upplevelsen varför komfort prioriteras före snabbhet. Även samhälle och näringsliv ställer krav på verksamheten, för vilka det till största delen handlar om ekonomi och lönsamhet.

Skärgårdstrafiken är en speciell typ av kollektivtrafik. Det finns i princip inget som konkurrerar med skärgårdsbåtarna, till skillnad från annan kollektivtrafik. Det är svårt att motivera satsningar om de inte leder till någon märkvärd ökning av kundunderlaget. Det är dessutom en mycket kostsam verksamhet och det är svårt att åstadkomma en fungerande ekonomi. Övrig kollektivtrafik i Göteborgsregionen strävar mot två mål, dels att bevara de resenärer man har och dels värva nya kunder. Hur skulle det se ut om skärgårdstrafiken arbetade på liknande sätt?

Mycket kretsar kring ekonomi och lönsamhet. Skärgårdstrafiken är långt ifrån lönsam idag. Skulle skärgårdstrafiken kunna bli lönsam? Vad krävs i så fall för att uppnå denna lönsamhet? Ett sätt skulle vara att öka kundunderlaget och på så sätt även inkomsten. De öbor som idag använder sig av skärgårdstrafiken är ett begränsat antal. De utgörs till största delen av öbor som arbetar, går i skola eller utför andra regelbundna sysslor på fastlandet, samt ett fåtal som bor på fastlandet och arbetar i skärgården. Övriga resenärer är turister och besökare som varierar i antal under året.

En ökning av kundunderlaget skulle kunna ske antingen genom att man lockar fler turister till öarna och på så sätt ökar det årstidsberoende resandet, eller genom att det regelbundna resandet ökar till följd av en ökad utflyttning till skärgården. Skulle antalet resenärer inte öka skulle man istället tvingas minska utgifterna för att uppnå lönsamhet för skärgårdstrafiken. Detta skulle kunna ske genom att man begränsar servicen och endast bistår med transporten över vattnet. Man skulle även kunna uppnå lönsamhet genom att låta resenärerna betala. Att driva denna typ av trafik är kostsamt, vilket kanske borde synas på biljettpriset. En möjlighet kan vara att höja taxan för turisterna, som är mer betalningsbenägna än de som pendlar dagligen.

Trafiken till södra skärgården är inte något som enbart berör stadsdelarna Styrso och Saltholmen/Långedrag. Skärgården är av riksintresse och berör därför även övriga Göteborg och regionen som helhet. Hur skärgårdstrafiken skall bedrivas i fortsättningen bör studeras ur ett större perspektiv och inordnas i Göteborgs kollektivtrafikstruktur.



Det är viktigt att man sätter upp långsiktiga planer för skärgårdstrafiken. Tydliga mål krävs från kommunens sida så att verksamheten utvecklas i önskad riktning. Kommunen måste ta ställning till vilka krav skärgårdstrafiken skall tillgodose. Hur mycket skall den få kosta samhället och i vilken takt den skall utvecklas? Utifrån dessa beslut och avvägningar kan man sedan arbeta för att uppnå en väl fungerande skärgårdstrafik.



## Summary

---

Today, there are about 4,400 permanent inhabitants on the islands in the southern part of the Göteborg archipelago. The population more than doubles during the summer months. The people living and working in the southern archipelago are dependent on a smoothly functioning public transport network. Some 1,200 people commute with passenger ferries to and from work and schools on the mainland every day. Several days per week freight and vehicle ferries transport goods and vehicles to the islands. Every summer large numbers of tourists flock to the islands for recreation. Today, all traffic to this part of the archipelago goes to and from the Saltholmen port. Detailed city planning for the Saltholmen/Långedrag area is under way, and the archipelago traffic is a key factor. Long-term planning including clear definitions of the demands the archipelago traffic needs to satisfy is a prerequisite for successful development. Different users place demands on the transport network.

The structure of society implies the necessity of travelling. People live and work in different places, and may need to visit others to have access to services and leisure time activities. Thus people need more and more fast, inexpensive and comfortable means of transportation. Various studies have pointed out that users prioritize short travel times and frequent and punctual departures. They also prefer as few transfers as possible. For tourists, the travelling is often an integral part of the experience, so comfort ranks higher than speed. Society, business and industry have their own demands in terms of transports. These focus mainly on financing and profitability issues.

Archipelago traffic is a special kind of public transport. As opposed to other forms of public transport, these archipelago boats basically have no competition. It is difficult to justify changes if they are not expected to lead to substantially increased numbers of users. The archipelago traffic is, moreover, already very expensive to operate, and difficult to achieve profitability for. Other public transport in the Göteborg region has two main ambitions: to retain current users and to recruit new ones. What would happen if the archipelago traffic adopted similar goals?

Financing and profitability are major issues. Today, the archipelago traffic is not profitable. Could it be? What would be needed to achieve profitability? One option would more passengers and thus more income. Only limited numbers of island dwellers use the archipelago traffic today. Most of these are people who either work or go to school or have some other regular activity on the mainland. A very small number of passengers live on the mainland and work in the archipelago. The other passengers are tourists and visitors, whose numbers fluctuate with the seasons.

The only ways of increasing the numbers of passengers would be to increase the numbers of seasonal passengers by attracting more tourists to the islands, or to increase the numbers of regular passengers if more people moved to the islands. Without an increase in passenger numbers, it would be necessary to reduce costs to attain profitability. One option of this kind would be to restrict services and only offer transport across the water (Frida – rather than on the islands as well\*? No, there are no transport on the islands. I mean only the transport from islands to one place at the mainland, without any alternatives to stop and without any terminal or other services like places to park your car, connecting traffic,...). Another would be to charge the passengers more(\*? The ticket will be more expensive. Today it's only 16 sek to go by boat for one hour to Vrångö) . Perhaps the price of the tickets should reflect the fact that archipelago transportation is an expensive facet of the public transport network. One





possibility might be to raise the fare for tourists, who are more willing to pay a higher price than daily commuters do.

The availability of transportation to the southern part of the archipelago is not only a matter of interest for the parts of town where the transports take place: Styrö and Saltholmen/Långedrag. The archipelago is a site of national interest and thus has an impact on the whole city of Göteborg and the surrounding region. A study should be made regarding the future of public transport in, to and from the archipelago, and the archipelago traffic should be integrated into the public transport structure of the Göteborg region.

Long-term planning for archipelago transportation is essential. The local government must clarify its goals so that operations can develop in the desired direction. The local government must also define the demands the archipelago traffic is intended to satisfy. Decisions must be made as to how much it is to be allowed to cost and at what pace it is to be developed. Once such decisions are made, it will be possible to work in the direction of a smoothly functioning transport network for the archipelago.



# Innehållsförteckning

---

Inledning	3
Bakgrund	3
Problembeskrivning	3
Syfte	4
Avgränsningar	4
Metod	5
Arbetets upplägg	5
Rapportens upplägg	5
Tidigare studier	6
Trafiken till Göteborgs södra skärgård	8
Kort historik om skärgårdstrafiken	8
Skärgårdstrafiken idag	8
Anknyttande kollektivtrafik	122
Liknande verksamheter	155
Trafiken till Kosteröarna	155
Trafiken till Göteborgs norra skärgård	155
Resande och kollektivtrafik	166
Faktorer som påverkar resandet	166
Resans avsikt	188
Ekonomi och organisation	18
Mål för kollektivtrafiken i Göteborg	19
Vad karaktäriserar en bra kollektivtrafik?	200
Hur uppnår man en bra kollektivtrafik?	200



Skillnad mellan skärgårdstrafiken och övrig kollektivtrafik	222
Skärgårdstrafikens utveckling	233
Kan skärgårdstrafiken bli lönsam?	244
Skärgårdstrafiken - mer än bara ett kollektivtrafiksystem	266
Hur löser man problemen?	266
Avslutning	29
Referensförteckning	300
Referenslitteratur	300
Webbdokument	300
Personliga kontakter	311
Övrig litteratur	311
Bilaga 1: Orienteringskarta	344
Bilaga 2: Antalet resor till södra särgården	355
Bilaga 3: Redovisning av intäkter och delresor	366



# Inledning

---

## Bakgrund

I augusti 1997 gav byggnadsnämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta en detaljerad översiktsplan för Saltholmen/Långedrag<sup>1</sup>. I denna plan måste, enligt Stadsbyggnadskontoret, frågeställningar kring den framtida markanvändningen, bevarandebeståndet, störningar och trafiken till och från samt inom området klargöras och många starka allmänna och enskilda intressen måste avvägas. Planen skall vidare ligga till grund för detaljplaner, bygglov och tillståndsfrågor för kommande projekt. Grundläggande planeringsmålsättningar finns angivna i gällande översiktsplan, ÖP 93, se bild 1 nedan.



Bild 1: Del av gällande översiktsplan för Göteborg, ÖP 93

Idag utgår all skärgårdstrafik från Saltholmen, både gods-, person- och biltrafik. Vid arbetet med den detaljerade översiktsplanen har därför skärgårdstrafiken och dess framtid blivit en stor fråga. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen pågår i dagsläget och frågan om skärgårdstrafiken är i allra högsta grad aktuell.

## Problembeskrivning

Trafiken till södra skärgården har aldrig planerats utifrån något långsiktigt perspektiv. De förändringar som genomförts under åren har till största delen varit framtvingade då den rådande situationen inte längre varit hållbar. Minsta möjliga åtgärd har genomförts, vilket fått till följd att nya och mer omfattande problem ofta uppstått. Det satsas oerhört mycket tid och

---

<sup>1</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998





pengar på att utveckla dagens kollektivtrafik, men varför följer inte skärgårdstrafiken denna utveckling? Det krävs nya tankar för att man skall kunna angripa problemet och komma fram till en hållbar struktur för skärgårdstrafiken. På vilket sätt skall man belysa problemen? Varför reser man? Vad är bra kollektivtrafik och hur uppnår man den? Vilka ställningstaganden måste klargöras för att uppnå en önskad utveckling av skärgårdstrafiken?

## Syfte

Med detta examensarbetet vill jag efterlysa ett mer långsiktigt tänkande vid planeringen av skärgårdstrafiken utveckling. En jämförelse mellan skärgårdstrafiken och kollektivtrafik i allmänhet leder till slutsatser utifrån vilka skärgårdstrafikens framtid kan planeras. Tankar och funderingar kring hur detta bör ske kommer att redovisas i arbetet. Syftet med arbetet är att skapa ett diskussionsunderlag som kan ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet.

## Avgränsningar

Det här examensarbetet är begränsat till tankar och idéer, råd och spekulationer kring hur, i första hand kommunen, bör gå till väga när de planerar för skärgårdstrafikens framtid. Arbetet kommer inte att resultera i någon konkret lösning för hur skärgårdstrafiken skall se ut i framtiden. Skärgårdstrafiken innefattar även gods- och biltransport mellan öarna och fastlandet. Denna trafik drivs skilt från passagerartrafiken och behandlas därför endast i början av arbetet. I övrigt studeras skärgårdstrafiken ur kollektivtrafiksynpunkt.



# Metod

## Arbetets upplägg

Frågeställningar kring skärgårdstrafiken och dess framtid har formulerats i samarbete med GF Konsult och Institutionen för väg- och trafikplanering på Chalmers. För att få svar på dessa frågor och funderingar har huvudsakligen två studier utförts, en studie av dagens skärgårdstrafik och en mer generell studie av resande och kollektivtrafik. Resultaten av studierna har jämförts och lett fram till viktiga slutsatser, som används i det fortsatta arbetet. Informationen har hämtats dels från skriftliga källor, i form av böcker, rapporter, tidningsartiklar, webbdokument samt broschyrer och tidtabeller, men även sammanställts utifrån intervjuarbete med personer som är inblandade i skärgårdstrafiken på olika sätt. De personliga kontakterna har innefattat allt från enklare telefonintervjuer till mer omfattande möten på öar och kommunala instanser. Med hjälp av information samt egna tankar och funderingar har analyser om skärgårdstrafiken och dess framtid utförts. Avsikten med arbetet har inte varit att skapa ett diskussionsunderlag och rekommendationer för vad man bör ta hänsyn till vid planeringen av skärgårdstrafikens framtid.

## Rapportens upplägg

Rapporten är upplagd på samma sätt som arbetets tillvägagångssätt och inleds med en redogörelse av studierna *Trafiken till Göteborgs södra skärgård* samt *Resande och kollektivtrafik*. Vidare kan man läsa om jämförelsen mellan de båda och även definitionen av vad som karaktäriserar en bra kollektivtrafik. Avslutningsvis redogörs det för hur skärgårdstrafikens utveckling skulle kunna se ut och vad man bör tänka på när man planerar för den, se bild 2 nedan.

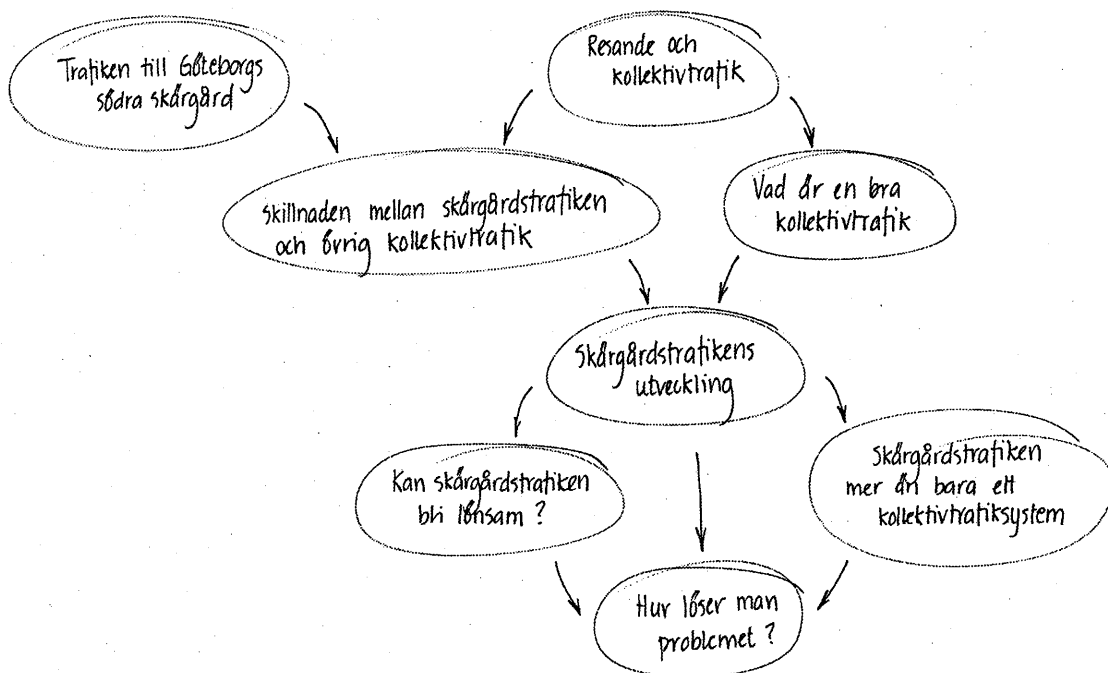


Bild 2: Rapportens upplägg och beskrivning av hur de olika ämnesområdena hänger ihop.



## Tidigare studier

Studier rörande skärgårdstrafiken har inte tidigare bedrivits i någon större omfattning. Genomförande och konsekvenser av förändringar som utförts har inte studerats i någon större mening. Det är först under senare år som skärgårdstrafiken tagit en plats i debatten. Trafiken har utökats i och med en ökad efterfrågan, med utrymmesbrist och ökade störningar som följd, framför allt i området kring Saltholmen/Långedrag. I samband med det arbete som nu bedrivs med den detaljerade översiktsplanen har stadsbyggnadskontoret gjort utförliga studier av området<sup>2</sup>. Studierna har behandlat frågan om trafiken till skärgården skall utgå från Saltholmen även i framtiden och vad det i så fall skulle innebära för området. Stadsbyggnadskontoret har kommit fram till att i ett sådant fall kommer ytterligare utrymme att krävas för terminal och parkering. Utifrån dessa diskussioner studeras nu möjligheten att frigöra utrymme vid Saltholmen genom att flytta skärgårdstrafikens gods- och biltransporter till Fiskebäck<sup>3</sup>, se bild 3.

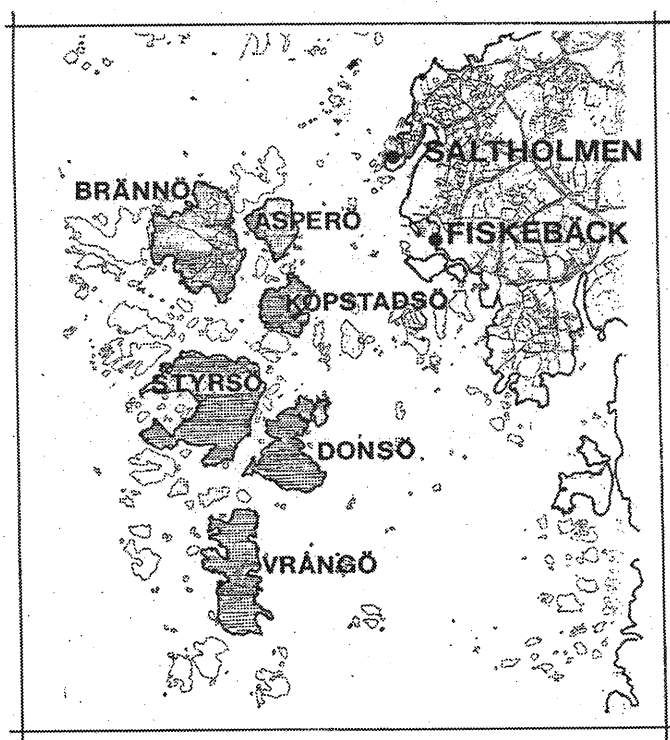


Bild 3: Karta över öarna i södra skärgården samt Fiskebäck och Saltholmen.

I arbetet med den detaljerade översiktsplanen har en referensgrupp medverkat, Föreningar i Älvsborg. Referensgruppen består av representanter ur föreningar och intresseorganisationer i stadsdelen Älvsborg. Denna grupp skall vara med och granska den perspektivstudie som stadsbyggnadskontoret tagit fram. Denna perspektivstudie är en del av arbetet med den detaljerade översiktsplanen och innehåller förslag på hur Saltholmen/Långedrag skall behandlas i den detaljerade översiktsplanen.. Referensgruppen har själva utfört studier av olika verksamheter i området, däribland skärgårdstrafiken. De är angelägna om att skärgårdsborna skall bidra med sina åsikter till arbetet och har därför arbetat fram ett

<sup>2</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998

Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Perspektivstudie*, 1998

<sup>3</sup> Bertil Samuelsson, Stadsbyggnadskontoret



diskussionsunderlag med ett antal scenarier för hur skärgårdstrafiken skulle kunna se ut i framtiden<sup>4</sup>.

Det finns en studie som enbart behandlar skärgårdstrafiken, Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtterminal vid skeppsbron i Göteborg. Studien är ett examensarbete utfört av Per Ahlqvist, 1998 vid Ingenjör- och Sjöbefälsskolan, Chalmers. I avhandlingen utreds möjligheten att placera en terminal för skärgårdsbåtar vid skeppsbron i centrala Göteborg. Denna terminal skulle innebära ett flertal förbättringar, men den är svår att motivera ekonomiskt<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Arne Person, Föreningar i Älvsborg

<sup>5</sup> Per Ahlqvist, *Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtterminal vid skeppsbron i Göteborg*, 1998





# Trafiken till Göteborgs södra skärgård

---

## Kort historik om skärgårdstrafiken

Skulle man i äldre tid ta sig mellan öarna i Göteborgs södra skärgård och fastlandet fanns det i huvudsak två möjligheter. Den ena var att använda sig av egen båt, om man hade någon, och den andra var att leja någon som var villig att segla eller ro en dit man ville. De mer reguljära båtförbindelserna tog fart när öarna började besökas av badgäster. På 1850-talet började några Göteborgsfamiljer tillbringa en del av sommaren ute på Styrösö. Regelbunden ångbåtstrafik sommartid till öarna i södra skärgården påbörjades år 1869, och utgick då ifrån skeppsbron i centrala Göteborg. Efter att Ångslupsbolaget gått i konkurs 1872 bildades Nya Ångslupsbolaget och det blev bättre fart på badgästlivet. Göteborgs Nya Ångslupsbolag trafikerade både norra och södra skärgården.

Nya Ångslupsbolaget angjorde inte södra skärgården oftare än onsdag och lördag. Detta utnyttjades av några framstående öbor som 1923 konkurrerade ut Nya Ångslupsbolaget och bildade Styrösö Nya Trafik AB som ansvarade för båttrafiken till södra skärgården. Båtarna trafikerade till viss del Långedrag men var även de första att lägga till vid träpiren invid skeppsbron när den stod klar 1923. År 1934 gjorde Styrösö Nya Trafik konkurs och ur konkursen växte sedan ett nytt företag, Styrösö Trafik AB. En upprustning av fartygsbeståndet skedde då Göteborgs Stad 1949 förvärvade AB Långedrag och därmed även dotterbolaget Styrösö Trafik AB<sup>6</sup>.

Aktiebolaget Långedrag förvärvade mark på Vässingsö och Saltholmen för att bland annat få till stånd en elektrifierad järnvägslinje till centrala Göteborg. I september 1907 invigdes Långedraglinjen som successivt förlängdes hela vägen ut till Saltholmen. I och med denna linjedragning öppnades Saltholmen för rad olika verksamheter och förutsättningarna för att bygga bostäder ökade.

Trafiken till skärgården kom senare att utgå från stenpiren vid skeppsbron, vilket den gjorde fram till senare delen av 1960-talet då varierade lägen vid Saltholmen diskuterades. Det påtalades att ett flertal problem skulle uppstå i samband med en lokalisering av terminal till Saltholmen, och ett terminalläge föreslogs istället i Fiskebäck. Eftersom detta förutsatte omfattande och tidsödande utfyllnadsarbeten beslutades att terminalen temporärt skulle lokaliseras till Saltholmen. Där kom den att ligga kvar, men det var inte förrän i ett fullmäktigebeslut i juni 1991 som terminalens lokalisering fastställdes och terminalen på Saltholmen blev permanent.

## Skärgårdstrafiken idag

Det är idag ungefär 4 400 bofasta i Göteborgs södra skärgård. Om sommaren bor mer än dubbelt så många på öarna<sup>7</sup>. De boende och verksamma i södra skärgården är beroende av en väl fungerande skärgårdstrafik. Varje dag pendlar cirka 1200 personer<sup>8</sup> till och från arbete och skola på fastlandet. Flera dagar i veckan levererar frakt- och bilfärjor gods och fordon till de olika öarna.

---

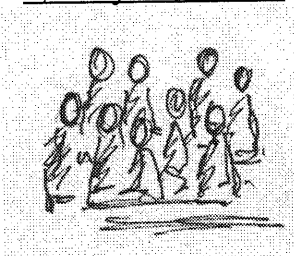
<sup>6</sup> Danbratt Folke, *Styrösö socken*, Styrösö 1966

<sup>7</sup> Stadstrafiken Trafikkontoret, *Skärgårdsturen*

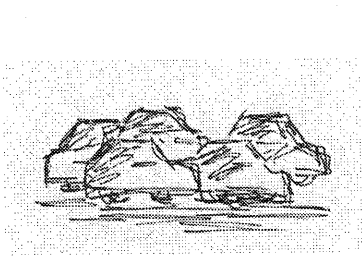
<sup>8</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998



1,6 miljoner resande



5 000 fordon



1 800 ton gods<sup>9</sup>

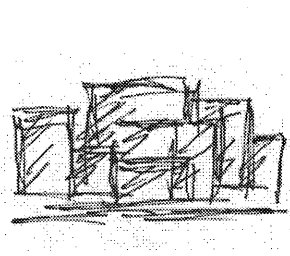


Bild 4: Mängder resenärer, fordon och gods som trafikerar skärgårdstrafiken under ett år.

Skärgården besöks även av göteborgare från fastlandet och turister, som under sommaren åker ut i kustbandet för att sola, bada och njuta av den vackra miljön. För dem är ofta resan en del av upplevelsen.

På öarna i södra skärgården gäller bilförbud, med undantag för sjuktransporter och vissa varutransporter. Trafiken mellan skärgården och fastlandet består därför av till största delen av passagerarfärjor som dagligen transporterar resenärer mellan öarna och fastlandet.

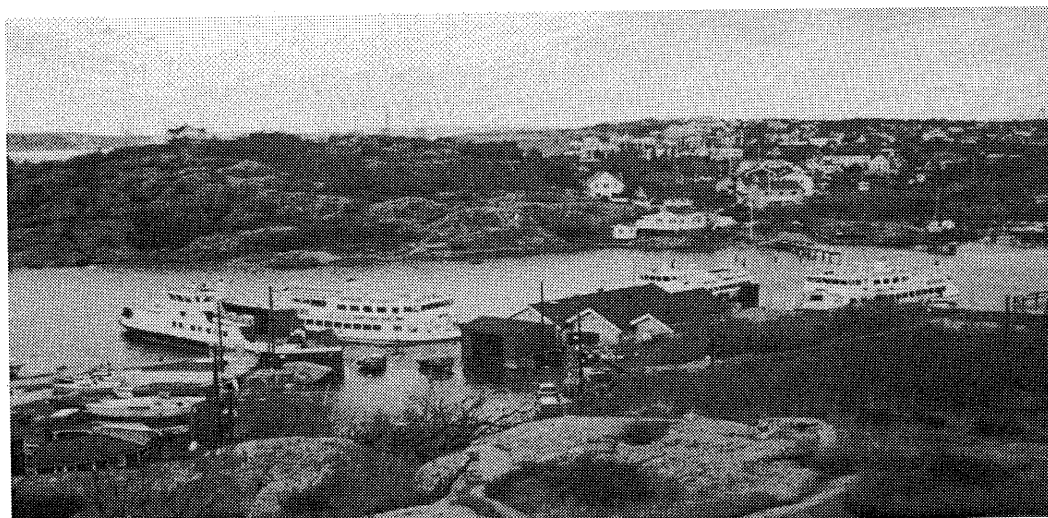


Bild 5: Båtarnas angöring vid terminalen på Saltholmen

Skärgårdens passagerartrafik trafikerar med hjälp av fem stycken båtar, samt en extrabåt som ersätter de andra vid underhåll och reparationer. Alla båtarna utgår från Saltholmen och gör inget ytterligare stopp på fastlandet. Passagerarbåtarna trafikerar tre olika turer i skärgården. Den stora turen går från Saltholmen ner till Vrångö med ett antal stopp på vägen. Den korta turen går från Saltholmen direkt till Asperö och Brännö Rödsten. Dessutom finns en tur som enbart angör sommaröarna Stora Förö och Knarrholmen, se bild 6 på nästa sida. Turernas avgångar är utspridda under dygnet och avgår mer sällan under kvällar och helger. Hur många gånger de lägger till vid bryggorna på de olika öarna kan utläsas ur tabell 1 på nästa sida. Varje veckodag avgår en natur till och från öarna i skärgården<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998

<sup>10</sup> Stadstrafiken Trafikkontoret, *Vintertidtabell 1999-2000*



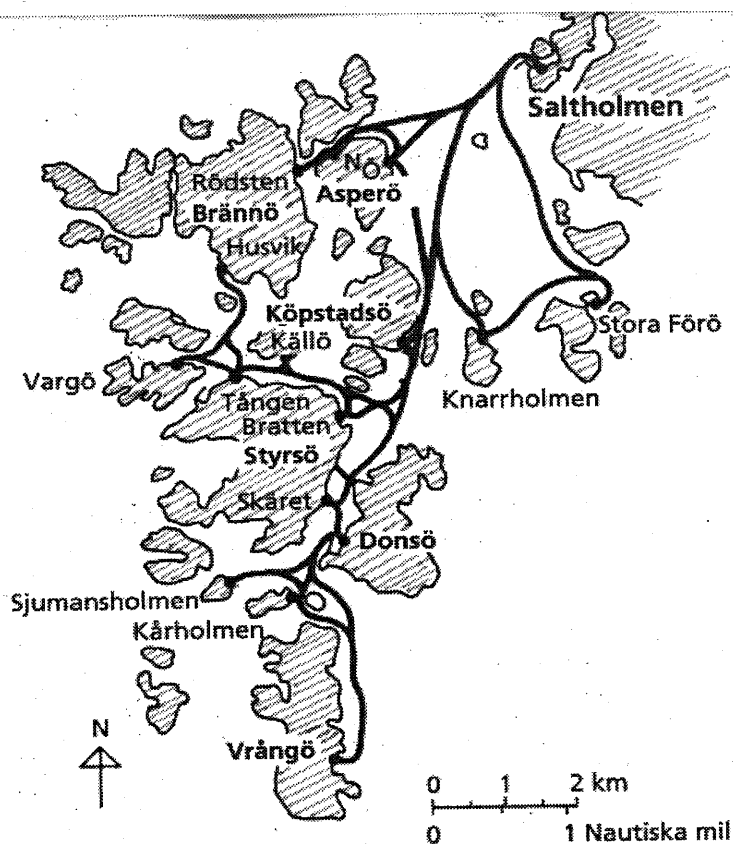


Bild 6: Karta över öarna och båtturena i södra skärgården

	Vard (tur/dygn)	Lörd (tur/dygn)	Sönd (tur/dygn)	Gods (veckodagar)
Asperö (Ö)	11	5	4	trafikeras ej
Asperö (N)	20	15	12	mån, ons, fre
Köpstadsö	21	16	15	mån - fre
Brännö (R)	20	15	12	mån, ons, fre
Brännö (H)	4	2	2	trafikeras ej
Styrsö (B)	21	16	15	mån - fre
Styrsö (S)	19	13	11	tis, tor
Donsö	19	13	11	mån - fre
Vrångö	19	13	11	mån, ons

Tabell 1: Antal ankomster till de olika tilläggningsplatserna på öarna i skärgården enligt vintertabell.

Passagerarbåtarna är dimensionerade för att klara den is som råder under delar av vinterhalvåret. Båtarnas hatighet och komfort begränsas av denna anpassning och även bränsleförbrukningen ökar med den ökade vikten.

Idag ansvarar AB Göteborg- Styrsö Skärgårdstrafik, Styrsöbolaget, för trafiken till södra skärgården. Bolaget bildades 1969 av Styrsö kommun och Göteborgs Stad. Vid kommunsammanslagningen 1974 blev Göteborgs Stad ensam ägare. Styrsöbolaget kör trafiken på uppdrag av Västtrafik, som även upphandlar spårvagns-, tåg- och busstrafik i Västra Götaland län. Skärgårdstrafiken är en liten del av Västtrafiks ansvarsområde och Styrsöbolaget har därför fått relativt fria händer att bestämma över trafiken. Det har fungerat bra, enligt Börje Ödlund på Västtrafik. Styrsöbolaget har 55 helårsanställda och under sommaren tillkommer cirka 22 personer. Av de som är helårsanställda bor 22 personer i skärgården.



Antalet resenärer till södra skärgården har ökat med 25 % från juli 1996 till juli 1997. Det ökade resandet beror huvudsakligen på att befolkningen i skärgården har ökat från ca 3 700 till ca 4 400 invånare, snabbussar har införts och pendlingen till utbildnings- och arbetsplatser har ökat till 1 200 personer per vardagsdygn<sup>11</sup>. Ökningen har även pågått under en längre tid. Under de senaste tio åren har antalet pendlare näst intill fördubblats. Detta innebär att skärgårdsterminalen måste utökas och eventuellt hela trafiken utvecklas till ett mer modernt kollektivtrafiksystem. Dessutom kommer skärgården förmodligen att allt mer integreras i storstaden i framtiden, vilket förutsätter att man på ett smidigt sätt skall kunna färdas däremellan.

Enligt fullmäktiges beslut 1991 skulle godstransporterna till södra skärgården utgå från Klippan. Kritik från Stena Line och stadsdelsnämnden Majorna tvingade fram en omprövning<sup>12</sup>. Istället transporterades bilburet gods från Saltholmen och övrigt gods från Färjenäs. Efter en tid ansåg man att kajen i Färjenäs var i behov av en upprustning. Av olika anledningar beslutades att en upprustning inte skulle ske och transporterna av styckegods flyttades även de till Saltholmen<sup>13</sup>. Godstrafiken bedrivs till största delen av Styröbolaget, men viss trafik, bland annat renhållningsverkets transporter, körs av det privata företaget Vrångö Transport.

Just nu håller Gatubolaget på att rita ett förslag till bil- och godsterminal i Fiskebäck. Förslaget anses av Bertil Samuelsson, Stadsbyggnadskontoret, vara ett långsiktigt förslag. Man har valt att lösa gods- och passagerarfrågan var för sig. De drivs oberoende av varandra redan idag, så när som på viss driftservice<sup>14</sup>.

Att bedriva båttrafik är kostsamt och det har alltid varit svårt att få skärgårdstrafikens ekonomi att gå ihop. En kollektivtrafikresa med båt kostar i drift ungefär 23 kronor, vilket är dyrt om man jämför med andra kollektivtrafikformer. En bussresa kostar 8,50 kronor och en resa med spårvagn som kostar cirka 9 kronor<sup>15</sup>. Biljettintäkterna på persontrafiken till södra skärgården täcker endast 30 procent av de totala utgifterna<sup>16</sup>. Detta är lågt om man jämför med till exempel buss som har ett genomsnitt på 50-60 %<sup>17</sup>. Godstransporterna är till 65 % subventionerade av Vägverket, som subventionerar gods som fraktas kortast sträcka över vattnet. Om man skall transportera en last- eller personbil till någon av skärgårdsöarna får man ändå betala 1050 kronor tur och retur<sup>18</sup>. Att transportera styckegods är något billigare, för att undvika onödig trafik på öarna.

Inom en snar framtid kommer Västtrafik att upphandla gods- och biltrafiken till södra skärgården<sup>19</sup>. Båttrafiken till skärgården har aldrig upphandlats tidigare, men i och med nya lagar om fri konkurrens kommer det nu att bli fritt att lägga anbud på verksamheten. Avtalet kommer förmodligen att gälla i fem år. Passagerartrafiken till skärgården kommer även den att upphandlas inom det närmsta året<sup>20</sup>. Hur verksamheten kommer att ta form beror till stor del på hur Västtrafik formulerar anbuden och hur stor frihet entreprenörerna får att själva styra över verksamheten. En fri konkurrens där Västtrafik har hård hållning utan att toppstyra vore det ideala, enligt Roland Sjöberg, Vrångö Transport.

<sup>11</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998

<sup>12</sup> Okänd, *Hot mot fiskare*, Göteborgs-Posten 990916

<sup>13</sup> Mona Seuranen, Stadsbyggnadskontoret

<sup>14</sup> Gunnar Söderberg, Styröbolaget

<sup>15</sup> Per Ahlqvist, *Han vill ta färjan till centrum*, Göteborgs-Posten 990413

<sup>16</sup> Gunnar Söderberg, Styröbolaget

<sup>17</sup> Jan Efraimsson, VBB Viak

<sup>18</sup> Gunnar Söderberg, Styröbolaget

<sup>19</sup> Börje Ödlund, Västtrafik

<sup>20</sup> Börje Ödlund, Västtrafik





Det finns risker med en upphandling av skärgårdstrafiken. Det är smal och ändamålsenlig marknad, om man jämför med till exempel bussentreprenad. Företaget som skall driva båttrafiken måste göra stora investeringar för att tillgodose skärgårdstrafikens krav. För företaget sedan inte behålla driften under nästa femårsperiod kan det vara svårt att bedriva verksamheten någon annanstans. En annan stor risk är att ekonomin får för stort inflytande vid val av entreprenör, vilket är ett problem inom alla typer av entreprenad. Beställaren styrs enbart av priset och andra kvalitéer prioriteras bort för att priset skall bli så lågt som möjligt.

Busstrafiken i regionen upphandlades för första gången 1993<sup>21</sup>. Alla kollektivtrafikformer kan inte, av tidsskäl, upphandlas samtidigt. Det är dessutom betydligt mer problematiskt att lägga ut båttrafik på entreprenad, eftersom någon måste äga bryggorna, terminalbyggnader och liknande. Från och med årsskiftet 2000 tar Göteborgs Stad över alla bryggor och anläggningar som rör skärgårdstrafiken. Dessa har tidigare tillhört Styröbolaget. De anläggningar som har direkt koppling till passagerarna, såsom vänthallar, informationstavlor och liknande skall ägas av Västtrafik<sup>22</sup>.

## Anknytande kollektivtrafik

Idag trafikeras Saltholmen förutom av spårvagnslinje 4 även av snabbussar till och från Nils Ericssonterminalen och Frölunda torg, linje 114, Ö-snabben och 191, Frö-snabben. Dessutom finns ett par turer med snabbspårvagn via Kungsten, Sahlgrenska och Chalmers, linje 104.



Bild 7: Spårvagnen till Mölndal inväntar resenärer vid Saltholmens spårvagnshållplats.

Antalet avgångar från Saltholmen under en vardag fördelar sig enligt följande<sup>23</sup>:

Linje 4	70 avgångar
Linje 104	2 avgångar
Linje 114	12 avgångar
Linje 191	2 avgångar

<sup>21</sup> Börje Ödlund, Västtrafik

<sup>22</sup> Bernt Nielsen, Trafikkontoret

<sup>23</sup> Stadstrafiken Trafikkontoret, *Vintertabell 1999-2000*



Som det ser ut i dag är Saltholmen det enda alternativet för resenärerna att kliva iland, vilket leder till ett begränsat utbud av kollektivtrafikmöjligheter. Man måste nästan uteslutande ta sig till centrala Göteborg för att därifrån resa vidare ut i regionen.

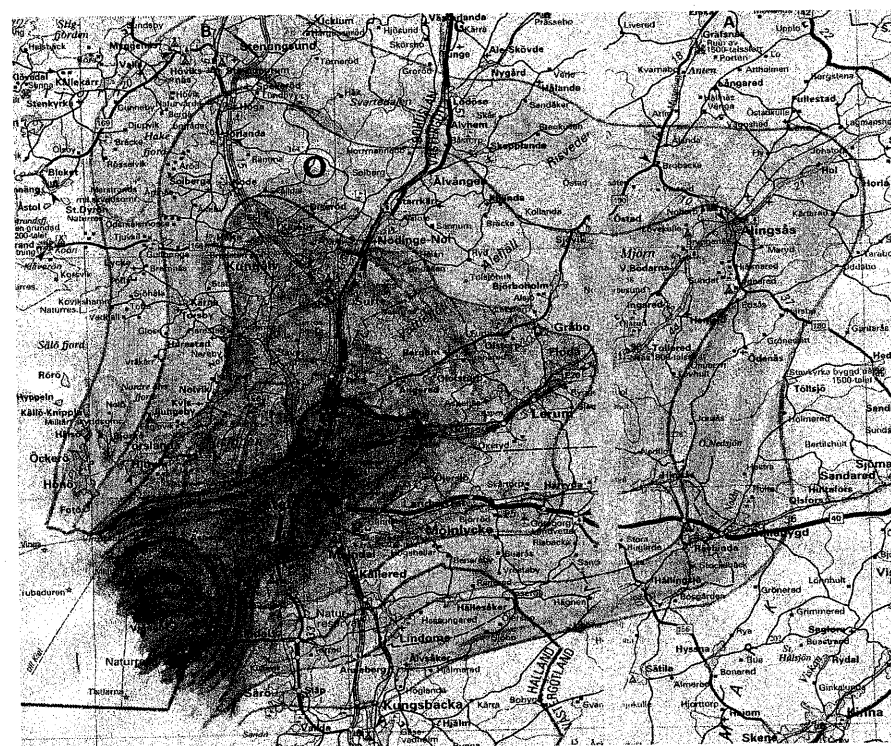
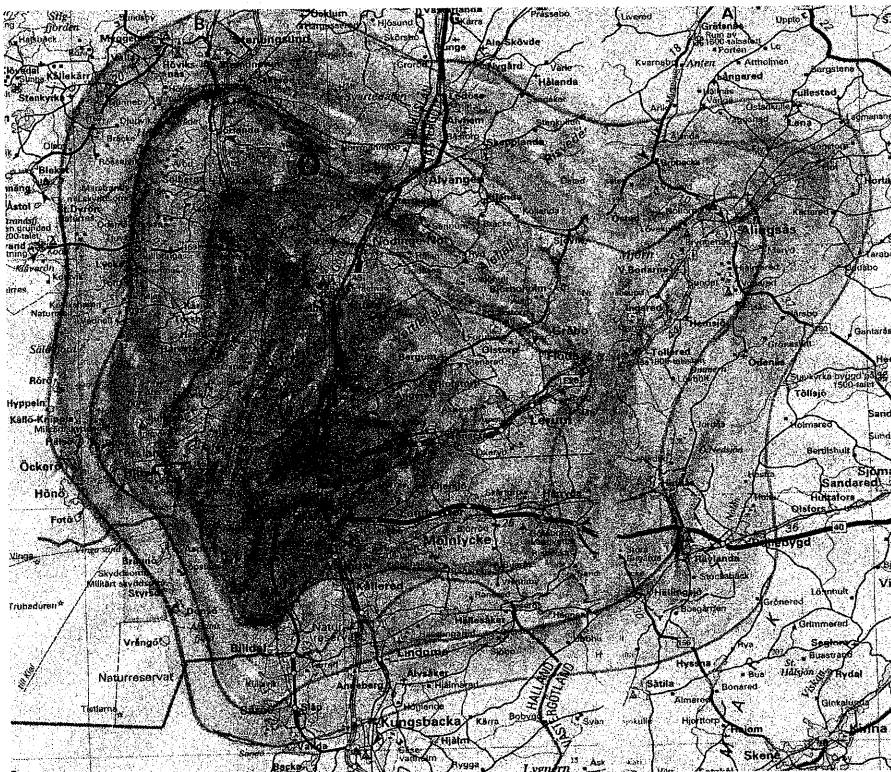


Bild 8: Restider från centrala Göteborg, Nils Eriksonsterminalen respektive Vrångö färjeläge vidare ut i regionen. Varje avståndskurva har en färgnyans och motsvarar en kvarts resa.



Följden blir att många tvingas använda bilen för vidaretransport, främst ur tidsmässig aspekt. Detta ställer till enorma problem, inte bara för skärgårdsborna, utan även för de som bor vid Saltholmen/Långedrag, framför allt de som bor utmed vägarna som leder till färjeterminalen. Stora delar av öborna använder sig av bil för att resa vidare från Saltholmen. En vanlig vardag är det ofta mer än hälften av pendelresenärerna som väljer detta färdssätt<sup>24</sup>. Brist på parkeringsplatser vid Saltholmen/Långedrag är ett problem som uppstått som följd av det ökade bilanvändandet. Skärgårdsborna behöver i ökande grad parkeringsytor, samtidigt som det finns ett fortsatt starkt behov av parkeringsmöjligheter för småbåtsägare och dagsturister på Saltholmen/Långedrag. Det finns idag i området ca 800 parkeringsplatser reserverade för skärgårdsborna<sup>25</sup>. Året-runt-boende i södra skärgården skall ha tillgång till en parkeringsplats på Saltholmen och dess närområde, men det finns långt ifrån plats till alla och kölistorna blir allt längre. En man på Vrångö berättade att han stått i kö i över tjugo år.

Skärgårdsborna vill avsätta mer utrymme på Saltholmen till parkering. Dessa önskemål möts av stort motstånd från Saltholmsbor och övriga som tycker att parkeringsytorna redan idag tenderar att dominera miljön och skapar en skarp kontrast till bostadsbebyggelsen och den naturliga kustmiljön.

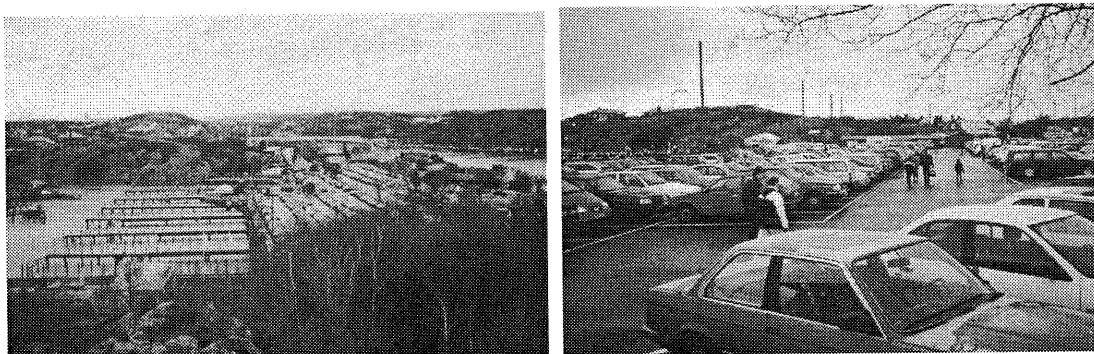


Bild 9: Parkeringen vid Saltholmen sett från söder, dels från berget och dels från gatan.

Det är förhållandevis billigt att parkera ute vid Saltholmen/Långedrag, 125 kr/mån, vilket kan jämföras med de 700 kr/mån man får betala för en plats inne i centrala Göteborg<sup>26</sup>. Mer marknadsmässiga hyror är förmodligen att vänta i området eftersom efterfrågan är så stor.

Den stora efterfrågan på parkeringsplatser och det bristande utrymmet leder i viss mån även till trafiksäkerhetsproblem. Färjetrafiken skapar strömmar på de vägar som ansluter till terminalen, vilket de inte är dimensionerade för. De speciella förhållandena som råder med passning av avgångstider och osäkerheten kring var parkering kan ske skapar stress som är ogynnsamt för trafiksäkerheten. Området saknar dessutom tydliga gång- och cykelstråk, vilket minskar säkerhetskänslan hos de oskyddade trafikanterna ytterligare.

<sup>24</sup> Per Ahlqvist, *Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtsterminal vid skeppsbron i Göteborg*, 1998

<sup>25</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998

<sup>26</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Planeringsunderlag*, 1998



# Liknande verksamheter

---

## Trafiken till Kosteröarna

Kosteröarna ligger utanför Strömstad på Sveriges västkust. Det bor cirka 370 personer på de båda öarna, som alltså har ett betydligt lägre invånarantal än södra skärgården. Under somrarna är Koster, precis som södra skärgården, är ett välbesökt turistmål.

Passagerartrafiken till och från öarna bedrivs växelvis av två katamaraner. Varje vardag körs fem dubbelturer till fem olika bryggor på öarna. Sommartid är antalet turer fyra till fem gånger fler och en extrabåt hyrs in med besättning. Gods och fordon transporteras med en särskild godsfärja två gånger per vecka till öarna. Godsfärjan har en monterbar passagerarsalong och används som komplement till katamaranerna vid isbildning. På så sätt kan katamaranerna utformas så att de blir både snabbare och mer bränslesnåla. Detta är något man skulle kunna tillämpa även i södra skärgården. Eftersom trafiken till södra skärgården består av fler båtar kan kompletteringen endast tillämpas i mindre skala. En godsfärja av denna typ skulle skapa förutsättningar för en snabbare och mer bränslesnål katamaran, och därmed möjliggöra ett antal snabba turer varje dag mellan öarna och fastlandet. En förutsättning är att viss samordning av gods- och persontrafik krävs. I Strömstad utgår gods- och passagerartrafiken från två olika ställen.

Eftersom passagerarbåtarna lägger till inne Strömstad finns i Kosters fall inget större problem med anslutande kollektivtrafik. Av detta kan man konstatera att en eventuell anöringsplats för skärgårdsbåtar i centrala Göteborg skulle lösa vissa problem.

## Trafiken till Göteborgs norra skärgård

Väg 155 och förbindelserna med Öckerö kommun ingår i det regionala vägnätet, vilket gör att denna färjeförbindelse skiljer sig väsentligt från trafiken till södra skärgården. Folkmängden i Öckerö kommun är 11 659 invånare<sup>27</sup>. Av dessa är 5440 förvärvsarbete personer, varav 60 % pendlar till arbete utanför kommunen. Det rör sig alltså om betydligt fler resenärer än vad som gäller för södra skärgården.

Väg 155 utgör enda kollektivtrafikstråket mellan Göteborg och Hällsvik, Hästervik, Hjuvik samt Öckerö kommun. Detta leder till att vägen trafikeras av bra kollektivtrafikförbindelser. Färjorna går från Lilla Varholmen till Björkö och Hönö. På de större öarna kan man sedan ta sig vidare via broar med buss, men för att komma till de mindre öarna måste man ta ytterligare en färja. Dessa färjor liknar till viss del färjorna till södra skärgården. Visserligen transporterar de fordon, men det är betydligt färre resenärer och de får betala en avgift för resan. Sträckan de färdas är relativt kort, vilket möjliggör hög turtäthet.

Systemet som sådant skulle gå att tillämpa på södra skärgården i form av snabba förbindelser till någon central ö och därifrån broar och mindre färjor till övriga öar. Vissa förbindelser skulle till och med kunna använda sig av anropsstyrd kollektivtrafik vissa tider på dygnet.

---

<sup>27</sup> Vägverket, siffror från 1997





# Resande och kollektivtrafik

---

Resandet beror till stor del på hur samhället är organiserat. Arbete, bostad, service och fritidsaktiviteter är spridda och därför måste vi göra resor varje dag. Detta medför att vi allt oftare är i behov av snabba, billiga och bekväma transportmedel. Flera undersökningar visar att kunderna i första hand önskar korta restider, hög turtäthet och punktliga avgångar<sup>28</sup>. Även antalet byten mellan olika transportmedel spelar stor roll för den resande.

Det är även så att befolkningens ökade tillgång till transportresurser har ett betydande inflytande på hur boende och aktivitetsmönster kommit att gestaltas. Framför allt har markanvändningen i och i närheten av städer påverkats av ökad rörlighet. Idag kan längre pendlingsresor vara ett alternativ till flyttning. Utan möjligheter till ett omfattande dagligt resande skulle boendemönstren i Sverige se helt annorlunda ut<sup>29</sup>.

Antalet resor och reslängder har ökat under hela 1900-talet, vilket till största delen gäller bilresor<sup>30</sup>. Fram till mitten av 1980-talet hade även det kollektiva resandet en uppåtgående trend, men efter 1986 stannade ökningen av och antalet resande har sedan minskat. Detta är en följd av att kostnaden för resandet med bil har sjunkit medan priset för kollektivresorna stigit. Förändrade arbetssätt och ökad fritid kommer att ändra resandet. Med hjälp av ny teknik kan man till exempel välja att arbeta hemma och arbetsresorna minskar. I gengäld kan detta generera mer fritid och eventuella fritidsresor ökar.

Samhällsplaneringen är en av de faktorer som påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Andra faktorer är befolkningsutveckling, ekonomi, miljökrav, teknisk utveckling med mera. Dessa faktorer förändras och kollektivtrafiken måste därför ständigt anpassa sig till förändringarna.

## Faktorer som påverkar resandet

Hur omgivningen ser ut, om verksamheter och utbud ligger i närheten av bostaden påverkar naturligtvis var olika aktiviteter utförs. Lokaliseringsmönster och fysiska avstånd påverkar i vilken omfattning människor avsätter tid för att resa. Man kan grovt dela in de faktorer som påverkar resandet i grupper, faktorer som påverkar tillgängligheten, trafikanternas socioekonomiska förhållanden (ålder, kön, yrke och liknande) samt trafikanternas värderingar och livsstilar. Tillgängligheten brukar definieras som den tid det tar att resa till någon plats. Ibland vägs även kostnaden för resan in i denna definition<sup>31</sup>.

Den ökade rörligheten har varit en viktig del i det moderna samhället och har ofta satts i samband med ökad välfärd. Men i de flesta fall är det inte själva rörligheten som är eftersträfvärd, utan det man vill uppnå med transporten är snarare tillgängligheten till någon funktion. Det bli allt mer uppenbart att rörligheten till och med kan vara ett tecken på minskad välfärd i ett samhälle, speciellt om resorna är oundvikliga. Genom att skilja på rörlighet och tillgänglighet kan man påvisa att det finns andra sätt att tillgodogöra sig en viss funktion än genom rörlighet. Exempel på detta är ökade möjligheter att använda informationsteknik och förändrade bebyggelsestrukturer. Detta innebär att minskad rörlighet, det vill säga minskade transporter, inte nödvändigtvis behöver betyda sämre tillgänglighet.

---

<sup>28</sup> Mats Börjesson, *Framsteg för kollektivtrafiken*, KFB, 1993

<sup>29</sup> Lars-Gunnar Krantz, *Rörlighetens mångfald och förändring*, 1999

<sup>30</sup> Mats Börjesson, *Framsteg för kollektivtrafiken*, KFB, 1993

<sup>31</sup> Mats Börjesson, *Framsteg för kollektivtrafiken*, KFB, 1993



En annan faktor att ta hänsyn till är den tid det tar att förflytta sig, samt arbetstid och kostnader för resan eller för skötsel av eventuellt eget fordon.

Tillgängligheten handlar även om hur lätt man kan använda sig av kollektivtrafiken. Var hållplatserna är placerade, vägen till och från hållplatsen samt i viss mån fordonets utformning är faktorer som kan vägas in i begreppet tillgänglighet. För personer med rörelsehinder är dessa faktorer av stor betydelse och ibland helt avgörande om ett utnyttjande av kollektivtrafiken skall vara möjligt.

Fordonet uppfattas som den mest påtagliga fysiska produkten inom kollektivtrafiken. Det har skett en differentiering av trafiken för att den skall tillgodose sina specifika ändamål; stadstrafik, expresstrafik, förortstrafik, regional trafik, service-, när-, kvarters- och citytrafik, första och andra klass samt fordon med kafé och restaurangservering<sup>32</sup>.

I kollektivtrafiken finns det mycket teknik som spelar en viktig roll. Utan bussar, spårvagnar och båtar blir det inte mycket till resa. Tekniken kan även ge oss god information. Men kollektivtrafiken består också av människor. Medresenärerna och framför allt personalen betyder mycket. Därför är deras beteende och agerande viktigt och ibland avgörande för hur resan skall upplevas eller över huvud taget möjlig att genomföra. Tekniken kan aldrig ersätta människan.

Kollektivtrafikens bytespunkter kan var små och stora, hållplatser och terminaler.

De är en del av resan och den sammanbindande länken mellan olika förflyttningar. Att bra bytespunkter förbättrar resan och påverkar kollektivtrafiken positivt kan konstateras. Kollektivtrafiken skall uppfattas som säker, trygg och samtidigt attraktiv. Utformning och färgsättning har en mycket stor betydelse för människors uppfattning av produktens funktion.



Bild 10: Terminalbyggnaden för skärgårdstrafiken vid Saltholmen

Kollektivtrafiken står inför en situation som kräver nya tag, nya idéer, ny kunskap och nya verktyg för att finna lösningar som ökar attraktiviteten. För att kollektivtrafiken skall vara konkurrenskraftig krävs satsning på kvalitet, komfort och modernitet. Det som tidigare hette Göteborgsregionens Lokaltrafik genomförde en kraftig satsning på att höja kvaliteten på trafiken, främst den regionala busstrafiken. Genom ett enhetligt program, som bland annat innefattar design, har antalet resande med den så kallade expresstrafiken ökat med 20 %<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Lisa Warsén, *Kollektivtrafikens ansikte*, TFK 1991

<sup>33</sup> Lisa Warsén, *Kollektivtrafikens ansikte*, TFK 1991



## Resans avsikt

Resor och förflyttningar kan göras med avseende på en rad olika ändamål och ha mycket skiftande karaktär. Det kan vara allt från välplanerade semesterresor till rutinmässiga vardagsresor eller spontana fritidsutflykter. De aktiviteter vi reser till kan vara mer eller mindre bundna till en viss tid eller plats. De dagliga aktiviteterna kan delas in i tre övergripande grupper; arbete/skola, hushåll och fritid. Den tid som används till obligatoriska aktiviteter påverkar hur mycket tid en individ kan avsätta till andra aktiviteter. De obligatoriska aktiviteterna är framför allt skola och arbete som ofta är knutna till både tid och rum. Dessa obligatoriska aktiviteter styr över det dagliga planerandet och övriga aktiviteter får utföras under den tid som blir över<sup>34</sup>.

Vissa källor hävdar att oavsett om man mäter resandet i tid eller längd är ungefär hälften av alla resor kopplade till fritidsaktiviteter, en tredjedel till produktion och arbetsliv och resterande del kopplad till hushåll, vård och omsorg. Om så är fallet skulle det betyda att kollektivtrafiken inte enbart eller i för stor utsträckning borde anpassas till de resandes arbetstider, vilket ofta görs, se exempelvis Ö-snabben som trafikerar Saltholmen under rusningstid. Visserligen kan fritidsresorna oftare anpassas till kollektivtrafikens rådande tider på ett annat sätt än arbetsresorna, men de måste trots allt utföras på dygnets lediga tider. Ett flexibelt system med större valmöjligheter och hög turtäthet vore eftersträfvansvärt.

De strukturellt betingade dagliga resorna, såsom arbets-, service- och inköpsresor är resor som vi måste göra för vårt livsuppehälle men dessa kan troligen minskas utan att dagens värderingar utmanas. De flesta av oss skulle förmodligen uppleva det positivt om en minskning av dessa resor vore möjlig, till exempel genom en utökad hemkörning av varor samt genom arbete på närbelägna arbetsplatser eller i hemmet. Övriga resor, främst upplevelsebaserade fritidsresor, värderas högre. Den plats man reser till har ofta ett mervärde. Båda dessa typer av resor förekommer i stor utsträckning i skärgården.

Man kan klassificera aktiviteter i fyra kategorier med avseende på deras bundenhet/flexibilitet i tid och rum. Denna bundenhet påverkar direkt resorna i form av sträckning och anpassning i tid.

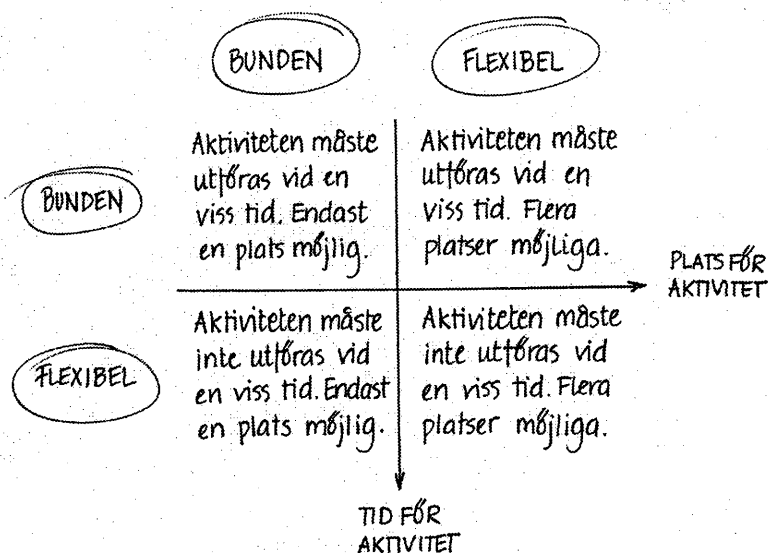


Bild 11: Bundenhet och flexibilitet i tid och rum.

<sup>34</sup>Peter Steen, *Färder i framtiden*, KFB-rapport, 1997



## Ekonomi och organisation

Det övergripande målet för den svenska trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljöanpassad trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Ett av samhällets sätt att åstadkomma detta är att subventionera trafik. De samhällsbetalda resorna i Sverige kostade under år 1995 drygt 20 miljarder kronor. Detta inkluderar både kollektivtrafik, kompletteringstrafik, sjuk- och skolresor samt resor med färdtjänst. Om man endast ser till kollektivtrafiken, som brukar definieras som den regionala och lokala linjetrafiken, uppgick kostnaderna för denna till ca 14,9 miljarder kronor, under samma år. Kommuner, landsting och staten bidrog då med 6,8 miljarder kronor<sup>35</sup>.

Numera har samtliga länstrafikföretag delat upp verksamheten i en enhet som beställer och köper verksamhet och i förekommande fall en enhet som utför trafiken. De länstrafikföretag som tidigare haft drift i egen regi har lagt trafikverksamheten i dotterbolag vilka skall konkurrera med andra företag om att utföra trafiken. I september 1996 uppgick andelen trafik upphandlad i konkurrens till ca 75 %. En följd av konkurrensupphandlingarna är att länstrafikföretagen kunnat minska sina kostnader samt att biljettintäkternas andel, den så kallade självfinansieringsgraden, av de totala intäkterna har ökat. För skärgårdstrafiken är denna självfinansieringsgrad, som tidigare nämnts, endast 30 %<sup>36</sup>.

## Mål för kollektivtrafiken i Göteborg

Trafikkontoret har i samarbete med Västtrafik ansvaret för kollektivtrafiken i Göteborg. De upprättar tillsammans stadens årliga trafikförsörjningsplan för spårvagns-, buss- och båttrafik. Trafikkontoret har i sin budget för år 2000 satt upp strategiska frågor och mål för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen som lyder:

”För att göra kollektivtrafiken ännu mera attraktiv måste kvaliteten förbättras och andra åtgärder genomföras så att reseökningen på 20 % enligt marknadsplanen uppnås år 2005.”

”Ett strategiskt vägval gäller hur vi skall öka kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiknätet för att kunna svara upp mot det ökande kollektivtrafikresandet och därmed minska ökningstakten på bilresandet.”

Målet för den marknadsplan för kollektivtrafiken som antagits i Trafiknämnden är att öka antalet resor med 20 % fram till år 2005 samtidigt som kostnadstäckningsgraden skall öka från 54 % till 60 %. Vidare kommer arbetet med att öka tryggheten i kollektivtrafiken att fortsätta samt satsningen på trogna kunder genom att ge förmåner till de som köper periodkort.

I Trafikkontorets mål och visioner nämns ingenting om skärgårdstrafiken till södra skärgården, trots att den skall upphandlas inom det närmsta året. Det nämns ingenting om kollektivtrafik vattenvägen. Det flesta av satsningarna på Göteborgs kollektivtrafik inom de närmaste åren ingår i Kringen, en utbyggnad av kollektivtrafiknätet som ingår i Göteborgsöverenskommelsen. Kringen medför en ny sträckning av spårvägen utmed kajen med hållplats vid Skeppsbron, vilket kan komma att påverka Älvsnabben och eventuellt även skärgårdstrafiken.

<sup>35</sup> Kommunikationsdepartementet, *Dialog med resenären*, 1996

<sup>36</sup> Gunnar Söderberg, Styröbolaget





## Vad karaktäriserar en bra kollektivtrafik?

Det finns många faktorer som karaktäriserar en bra kollektivtrafik. Dessa faktorer skiftar beroende på vem som definierar dem, resenären, samhället eller den som driver verksamheten.

De faktorer som till stor del påverkar vilken kollektivtrafik man som resenär väljer är hållplatsens tillgänglighet, väntetid/turtäthet, komfort, restid, antal byten och punktlighet samt priset för resan. Det vardagliga resandet till skola och arbete handlar till största delen om att ta sig snabbt och enkelt från en plats till en annan. Vid fritidsresor eller resor som utförs mer sällan är, som tidigare nämnts, resan en del av upplevelsen och det ställs ofta högre krav på komfort, medan tillgänglighet till påstigning och restid är mindre viktigt.

Ser man till dem som driver verksamheten är det nästan uteslutande ekonomin som styr. För dem är trafiken en affärsdrivande verksamhet där det krävs lönsamhet för att vidare satsningar skall kunna utföras.

Det ligger i samhällets intresse att tillgodose invånarna med en effektiv kollektivtrafik. Detta medför att oavsett om trafiken inte har någon fungerade ekonomi fortsätter den att bedrivas och samhället går in och täcker underskottet. Det är viktigt att invånarna skall kunna ta sig till olika platser på ett smidigt sätt utan att vara beroende av bil.

Kollektivtrafiken för även med sig mervärden som verkar positivt på samhället i stort. Det viktigaste av dessa är att den negativa påverkan på miljön minskar i förhållande till om man reser ensam. Det finns även sociala mervärden med att åka kollektivt. Att kunna sitta och prata och umgås under resans gång är en hög kvalitet, även läsa, skriva eller jobba ombord, koppla av och somna. Det är viktigt att alla i samhället kan åka med de kollektiva trafikmedlen, äldre människor, handikappade, personer med barnvagnar eller mycket bagage. För vissa människor är kollektivtrafiken den enda möjligheten till förflyttning.

Olika typer av kollektivtrafik påverkar stadsbilden på olika sätt, vilket kan vara en kvalitet i sig. I Göteborg har spårvagnarna en mycket framträdande roll, vilket anses viktigt för Göteborg och dess stadsbild. Spårvagnarna skall, enligt Trafikkontoret, utgöra ryggraden i kollektivtrafiken. Även Älvsnabben har ett värde som kollektivtrafiklänk mellan norra och södra älvstranden och uppmuntras därför, trots dålig lönsamhet. Staden går in och subventionerar underskottet.

## Hur uppnår man en bra kollektivtrafik?

För att skapa förutsättningar för en bra kollektivtrafik krävs att samhället är väl planerat. Utifrån denna samhällsstruktur bildas ett kollektivtrafiknät med en utbredning som gör det möjligt för maximalt antal invånare att resa runt i systemet på bästa sätt. Det skall dessutom vara smidigt att ta sig in och ur systemet för att resa vidare med angränsande kollektivtrafik. För att detta skall vara ekonomiskt genomförbart krävs ett kundunderlag. Ett omfattande kollektivtrafiksystem kräver hög befolkningstäthet, medan det kan vara svårt att motivera trafik till mer glesbefolkade områden.

Anropsstyrd kollektivtrafik kan vara en lösning när efterfrågan är liten. Anropsstyrd trafik liknar färdtjänst eller sjukresor. Eftersom dessa likheter råder skulle de vara möjligt att kombinera dessa färd sätt i gemensamma lösningar. Anropsstyrd trafik skulle kunna vara passande på vissa lågtrafikerade turer i skärgården.



Utifrån det kundunderlag som råder, oavsett om det är stort eller litet, är det viktigt att man sätter upp tydliga mål för verksamheten. På så sätt kan man uppnå en bra kollektivtrafik. Med hjälp av den tekniska utvecklingen kan även fordonen bidra till förbättringar i trafiken. Med hjälp av tekniken kan man göra kollektivtrafiken både mer miljövänlig, ekonomisk och i vissa fall även mer säker och bekväm. Vid utvecklingen av bussar finns det mycket att göra för att minska framdrivningsmotståndet. Det är dessutom möjligt, med hänsyn till de höga emissionerna, att frångå dieselmotorerna och istället utnyttja en annan, mer miljövänlig kraftkälla. De utsläpp som spårbunden trafik ger upphov till beror på elproduktionssystemet i samhället. Förbättrad verkningsgrad i matning och drivmotorer kan ge lägre energianvändning. Återmatning av bromsenergi finns idag på bussar och även vissa spårvagnar och är något som skulle kunna utnyttjas i större utsträckning<sup>37</sup>.

Det är svårare att uttrycka några generella tankar om utvecklingen inom sjöfartssektorn. Varje fartyg/båt måste beaktas enskilt då det ofta har unika egenskaper. Båtarnas förutsättningar skiftar beroende på om de skall transportera gods eller passagerare, turister eller skärgårdsbor. När det gäller den specifika energianvändningen står denna i korrelation med fartygets storlek och även hastigheten har stor betydelse.

Förutsättningarna för att införa mer miljövänliga motorer skiljer sig mellan olika typer av fordon. På fartyg finns, åtminstone vid nyproduktion, ett nästan obegränsat utrymme att nyttja och hög vikt är inte heller något avgörande problem.

Framtiden kan även erbjuda helt nya transportkoncept. Vissa av dem är redan idag under utveckling. Exempel på sådana transportkoncept är spårtaxi som är mindre förarlösa fordon som rör sig på avskilda banor, oftast upphöjda ovan mark, spårbil som kan köra på spår och på vanliga vägar, då lagrad energi används samt ellastbilar och elbussar. Ett mer miljövänligt alternativ till dagens färjor skulle kunna vara moderna segelfartyg med hjälpmaskiner. Om dessa går att utnyttja i skärgården är tveksamt, men det är ändå en intressant idé.

---

<sup>37</sup> Peter Steen, *Färder i framtiden*, KFB-rapport, 1997



# Skillnad mellan skärgårdstrafiken och övrig kollektivtrafik

---

Skärgårdstrafiken är en speciell typ av kollektivtrafik. Det finns i princip inget som konkurrerar med skärgårdsbåtarna, till skillnad från annan kollektivtrafik. Man kan inte ta bilen eller bussen istället. Det blir inte heller någon märkvärd ökning av resenärer om man satsar på att utveckla trafiken<sup>38</sup>. Det är dessutom mycket kostsam verksamhet och det är svårt att åstadkomma en fungerande ekonomi. Övrig kollektivtrafik i Göteborgsregionen strävar mot två mål, dels att bevara de resenärer man har och dels värva nya kunder som ställer bilen och åker kollektivt istället. Denna situation råder inte för skärgårdstrafiken. Enda sättet att konkurrera med bilen är genom att göra förändringar som påverkar vidaretransporten, som idag till ca 50 % sker med bil<sup>39</sup>.

För öborna är skärgårdstrafiken ingen valmöjlighet som kollektivtrafiken ofta är för oss som bor på fastlandet. Skärgårdsborna måste nästan uteslutande åka kollektivt för att ta sig från öarna i skärgården. Vad de sedan väljer för färdmedel att resa vidare med liknar mer vårt ställningstagande, bil, spårvagn, buss eller tåg.

Vad är det som styr hur skärgårdstrafiken skall bedrivas? Vilka krav skall man tillgodose? Skall man se till de krav som ställs av samhället, skärgårdsborna eller verksamheten i sig. Det är svårt att motivera satsningar om de inte leder till någon märkvärd ökning av kundunderlaget. Förmodligen krävs nya sätt att se på skärgårdstrafiken. Skärgårdstrafiken skiljer sig från andra kollektivtrafiksystem, vilket måste beaktas. Man bör tydligt definiera vad skärgårdstrafiken skall uppnå och till vilket pris.

---

<sup>38</sup> Gunnar Söderberg, Styröbolaget

<sup>39</sup> Per Ahlqvist, *Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtsterminal vid skeppsbron i Göteborg*, 1998



# Skärgårdstrafikens utveckling

En bra kollektivtrafik definieras olika beroende på vem man frågar. Det finns inget generellt svar på hur man uppnår en bra kollektivtrafik. Viktigt att planera ur ett långsiktigt perspektiv och sätter upp tydliga ramar för vad man vill uppnå med verksamheten. För att uppnå en önskad utveckling krävs att man tar ställning i väsentliga frågor som rör verksamheten. Utifrån dessa ställningstaganden kan man sedan definiera tydliga mål för skärgårdstrafikens framtid.

## VAD KARAKTERISERAR EN BRA KOLLEKTIVTRAFIK ?

### ur passagerarens synvinkel:

- komfort
- restid
- väntetid/turtäthet
- punktlighet
- antal byten
- nätets utbredning
- priset

### ur driftsynpunkt:

- ekonomi

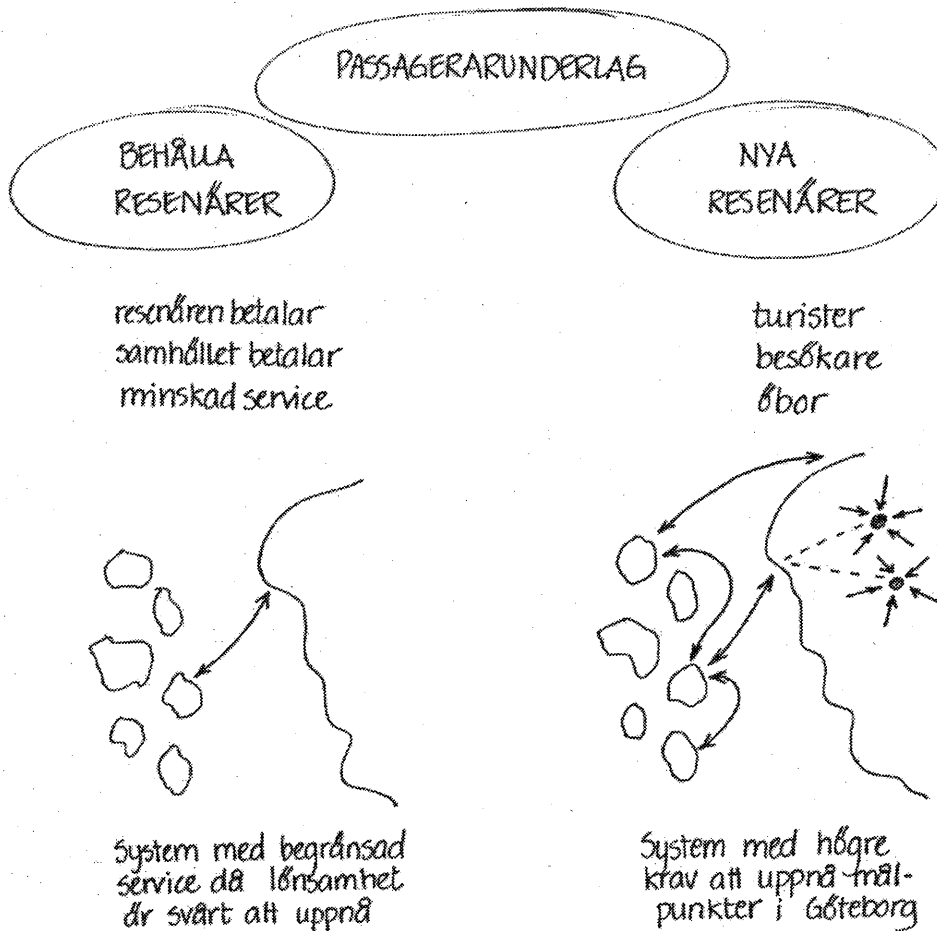


Bild 12: Olika utvecklingsmöjligheter för skärgårdstrafiken beroende på vad som prioriteras.





## Kan skärgårdstrafiken bli lönsam?

Utifrån de kriterier som karaktäriserar en bra kollektivtrafik får man ta ställning till vilka kriterier som är rimligt att skärgårdstrafiken tillgodoser. Man måste också ta ställning till vad det får kosta och vem som skall betala. Mycket kretsar kring ekonomi och lönsamhet. Skärgårdstrafiken är långt ifrån lönsam idag. Skulle skärgårdstrafiken kunna bli lönsam? Vad krävs i så fall för att uppnå denna lönsamhet?

Ett sätt för skärgårdstrafiken att bli lönsam, eller i alla fall nå ett bättre ekonomiskt resultat än vad den gör idag, är att öka sitt kundunderlag och på så sätt även sin inkomst. De öbor som idag använder sig av skärgårdstrafiken är ett begränsat antal, som kan skifta något beroende på båttrafikens standard, men i stort sett är detta antal konstant. De utgörs till största delen av öbor som arbetar, går i skola eller utför andra regelbundna sysslor på fastlandet, samt ett fåtal som bor på fastlandet och arbetar i skärgården. De som inte använder sig av skärgårdstrafiken regelbundet, övriga göteborgare, turister och andra besökare, varierar i antal, främst med avseende på årstiden. En ökning av kundunderlaget skulle kunna ske antingen genom att fritidresenärerna ökar sitt resande eller genom att det regelbundna resandet ökar, se bild 12 på förgående sida.

En stor del av intäkterna inkommer under sommarmånaderna. Antalet resor som utförs under denna årstid är beroende av vädret. En varm och solig sommar är resandet nästan 30 % större än en sommar med dåligt väder<sup>40</sup>. Oavsett väder skulle man kunna öka andelen resor av detta slag. Det är en oerhörd tillgång att ha skärgården och havet så lätt åtkomligt från centrala Göteborg. Detta skulle kunna framhävas tydligare och utnyttjas av fler. Restauranger, vandrarhem och fritidsaktiviteter av olika slag på öarna skulle locka turister till öarna och öka kundunderlaget för skärgårdstrafiken. Extra båtar, i första hand avsedda för turister skulle kunna komplettera den vanliga trafiken under sommarmånaderna och avgå från centrala Göteborg. Oavsett var den reguljära skärgårdstrafiken utgår från skulle störningarna på denna minska. För turister är resan till skärgården en fritidsresa och, som tidigare nämnts, ofta en upplevelse i sig. Detta bör man utnyttja och anpassa vissa turer till turister, som kan lägga mer tid på sin resa och i större utsträckning anpassa sig till avgångstider med glesare turtäthet. Önskemål för var på- och avstigning skall ske är olika för turister och skärgårdsbor. Speciella turistbåtar skulle kunna lägga till vid platser lämpade för bad och rekreation, och trafiken avsedd för skärgårdsborna skulle då drabbas av färre störningar.

Om inte öborna anser det önskvärt att fler turister besöker öarna kan man istället öka kundunderlaget genom att öborna själva bidrar till ett ökat resande. Att åstadkomma en markant ökning av det regelbundna resandet kräver att antalet resenärer blir fler. En ökad utflyttning till skärgården skulle gynna trafiken och dessutom öka serviceunderlaget på öarna. Skulle man se till skärgårdstrafiken skulle en befolkningskoncentration till en eller ett par öar vara önskvärd, exempelvis Styrso och Donsö då endast en angoringsplats skulle vara nödvändig. Förbindelsen med fastlandet skulle då utgöras av en snabb och tät båttrafik som smidigt skulle ta öborna över vattnet.

Man skulle även kunna tänka sig en trafikeringslösning med fler valmöjligheter, som trafikerar ett flertal öar och som dessutom lägger till på ett flertal platser på fastlandet. På samma sätt som en ökad utflyttning genererar en effektivare skärgårdstrafik gäller det omvända. En snabb och effektiv skärgårdstrafik skulle leda till att fler människor bosätter sig i skärgården. Detta är något man måste ta ställning till när man drar upp riktlinjer för skärgårdstrafikens framtida utveckling.

<sup>40</sup> Antal resor per månad till södra skärgården, se bilaga 4



Skulle en sådan utflyttning inte ske skulle man istället tvingas minska utgifterna för att uppnå lönsamhet för skärgårdstrafiken. Detta skulle kunna ske genom att man begränsar servicen och endast bistår med transporten över vattnet. Övrig kringsservice, som terminal, parkering och anknytande kollektivtrafik är något som skärgårdsborna får klara sig utan eller lösa på egen hand. I det här fallet uppmuntrar man inte till en levande skärgård och det riksintresse och turismnäring som skärgårdstrafiken trots allt är. Istället ser man skärgårdstrafiken enbart som nödvändig kollektivtrafiklänk och studerar den utifrån de resonemang som förs kring övrig kollektivtrafik i Göteborgsregionen, där kollektivtrafiken oftast anpassas till kundunderlaget.

Ett annat sätt att nå lönsamhet är att låta resenärerna betala för sig. Att driva denna typ av trafik är kostsamt, vilket kanske borde synas på biljettpriset. En möjlighet skulle kunna vara att höja taxan för turisterna, som är mer betalningsbenägna än de som pendlar dagligen, se bild 13 nedan. En förutsättning för att detta skall vara möjligt är att det finns speciella turistbåtar som är anpassade för turister och därför blir det naturliga valet för dem, även om priset skiljer sig.

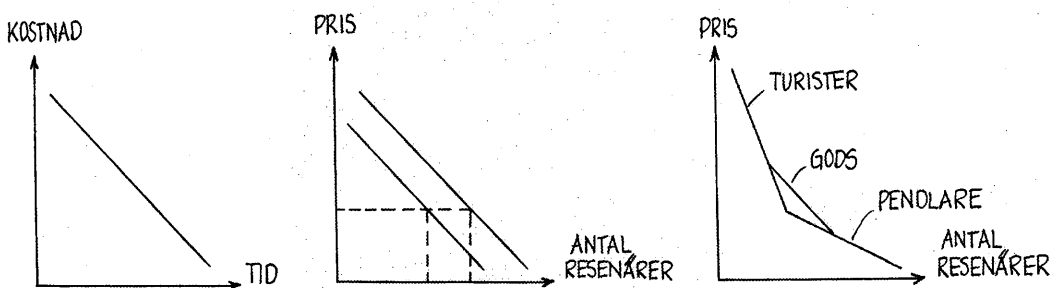


Bild 13: Första diagrammet visar hur kostnaden för resan varierar med resans tid, ett snabbare resalternativ är ofta dyrare. De båda andra diagrammen visar hur antalet resenärer påverkar priset, får man fler resenärer att åka med kan man sänka biljettpriset. Den förskjutna kurvan i diagram två visar att en förbättring av kvaliteten ökar antalet resenärer om priset är oförändrat. I tredje diagrammet kan man se att turisternas kurva är brantare och ligger högre upp på prisaxeln, vilket visar att turister är mer betalningsvilliga än till exempel de som pendlar.

Måste man alltid åka in till stan - hur ofta? Hur mycket av de dagliga sysslorna, arbete, skola och service kan utföras på öarna? Kanske skulle man satsa mer på att bevara och utveckla dessa verksamheter för att minska behovet av att pendla till fastlandet. De flesta av invånarna i skärgården har valt att bosätta sig i denna miljö för att leva det liv som skärgården erbjuder. Om den största delen av den vakna tiden på dygnet går åt till att pendla till, och utföra sitt arbete i stan, är det svårt att motivera varför man inte bosätter sig där. Att leva i skärgården medför många kvalitéer som inte går att uppnå någon annanstans, men samtidigt får man avstå från vissa, varav bra kommunikationsmedel kan vara en sådan kvalitet. Utvecklingen av IT-samhället skapar ökade förutsättningar för distansarbete, vilket skulle kunna utnyttjas i hög grad i skärgården. Styrso stadsdelsnämnd uttrycker i sina mål och visioner att det är önskvärt att skapa fler arbetstillfällen på öarna<sup>41</sup>.

Lönsamhetsfrågan kan studeras utifrån olika aspekter beroende på hur man ser på skärgårdstrafiken och dess utveckling. Vissa anser att skärgårdstrafikens bevarande är så viktigt att lönsamhet inte är eftersträvansvärt. Detta strider till viss del mot de framtida

<sup>41</sup> Styrso stadsdelsnämnd, *SDN Styrso*, 1998, (<http://www.styrso.goteborg.se/fakta.html>), 990902



planerna på att skärgårdstrafiken skall övergå till att bli en entreprenörsverksamhet. Det finns inget företag som vill driva en verksamhet som är olönsam. Följden blir att kommunen får gå in och täcka underskottet, vilket liknar dagens situation. Kommunen måste därför noga överväga vad skärgårdstrafiken skall få kosta och för vem. Idag är det skattebetalarna i Göteborgs kommun som indirekt får betala skärgårdstrafikens underskott. "Tids nog blir man kanske tvungen att sy ihop öarna för att komma fram till gemensamma lösningar", påpekar Roland Sjöberg, Vrångö Transport.

Hur entreprenörerna kommer att påverka lönsamheten för skärgårdstrafiken är ännu oklart. Förhoppningsvis kommer det att leda till förbättringar för resenärerna och även förbättringar för verksamhetens ekonomi. Det finns dock risk att entreprenörsföretagen ser för mycket till sig själva och verksamhetens lönsamhet, vilket kan missgynna andra inblandade. Ett tänkbart scenario skulle kunna vara omfattande reklamkampanjer för turister, vilket skulle ändra skärgårdens karaktär.

## Skärgårdstrafiken - mer än bara ett kollektivtrafiksystem

Trafiken till södra skärgården är inte något som enbart berör stadsdelarna Styrso och Saltholmen/Längedrag. Skärgården är av riksintresse och berör därför övriga Göteborg och regionen som helhet. Hur skärgårdstrafiken skall bedrivas i fortsättningen bör studeras ur ett större perspektiv och inordnas i Göteborgs kollektivtrafikstruktur.

Skärgårdstrafiken är inte enbart en service som kommunen tillhandahåller för att skärgårdsborna skall kunna ta sig mellan öarna och fastlandet. Det är även till för att övriga göteborgare och turister skall ha en möjlighet att ta sig ut i skärgården på ett smidigt sätt. I Göteborg arbetar man idag för att återskapa kontakten med vattnet, främst i stadskärnan. Den största satsningen är Götatunneln och tillhörande projekt. Även en väl fungerande skärgårdstrafik skulle kunna bidra till denna satsning, både fysiskt och visuellt. Kopplingen mellan staden och skärgården är en enorm kvalité och ett bidrag till Göteborgs karaktär som hamnstad. Stor del av rederi- och fiskeverksamheten tog sin början just ute i Göteborgs södra skärgård. Trafiken till denna plats borde vara ett viktigt bidrag till Göteborgs stadsbild. Att kunna stiga på skärgårdsbåtarna vid den, till följd av Götaledens nedgrävning, mer lättåtkomliga skeppskajen skulle förstärka kontakten med havet och närheten till skärgården ytterligare. Att detta inte skulle vara ekonomiskt försvarbart vet vi redan<sup>42</sup>, men det påminner till stor del om diskussionerna som förs om andra kollektivtrafikmedel med dålig självförsörjningsgrad, spårvagnstrafiken och Älvsnabben. Vissa intressen är betydelsefulla för samhället och kan därför få kosta en extra slant.

## Hur löser man problemen?

Det finns inte några övergripande mål för hur skärgårdstrafikens utveckling skall se ut. Den har successivt utvecklats efter att behoven förändrats med tiden. Det är viktigt att man sätter upp långsiktiga mål för skärgårdstrafiken, speciellt med tanke på att verksamheten skall upphandlas inom kort. Tydliga mål krävs från kommunens sida så att verksamheten utvecklas i önskad riktning. Om inga mål formuleras för hur trafiken skall utvecklas är det lätt att fastna i gamla spår och formulera direktiven utifrån hur verksamheten bedrivs idag. Följderna blir att nytänkande hämmas och möjligheterna till konkurrens minskar. Det är viktigt att entreprenören vet hur kommunen har tänkt att skärgårdstrafiken skall fungera, samtidigt som det måste ges utrymme för nya idéer.

---

<sup>42</sup> Per Ahlqvist, *Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtsterminal vid skeppskon i Göteborg*, 1998



Många förslag har diskuterats om hur man skall lösa dagens problem om terminalen skall ligga kvar vid Saltholmen. De problem som uppstått i samband med skärgårdstrafiken är främst brist på parkeringsutrymme, överbelastning på anslutande vägar samt bristfällig trafiksäkerhet. Det är viktigt att man inte vidtar åtgärder som enbart löser problemen på kort sikt. Dessa temporära lösningar är sällan genomtänkta och inte speciellt hållbara vare sig ur ett ekonomiskt eller miljömässigt perspektiv.

En ökning av parkeringsmöjligheterna på Saltholmen/Långedrag kan antingen ske på bekostnad av bostadsmiljön eller genom att ytor tas från andra verksamheter, utfyllnader av sund, parkeringshus/ark eller genom att parkeringsytor sprängs fram i berget. Inget av alternativen är speciellt tilltalande i en kust- och bostadsmiljö med så höga natur-, kultur och rekreationsvärden som Saltholmen/Långedrag. Om det skulle visa sig att Saltholmen är den bästa lokaliseringen av en terminal för skärgårdstrafiken finns det möjligheter att lösa parkeringsproblemen på annat sätt. Det faller sig naturligt att inse att parkering bör ske på en plats som inte är lika attraktiv och känslig för störningar som Saltholmen/Långedrag. På så sätt skulle karaktären på Saltholmen kunna bevaras och mer utrymme kunna frigöras för anslutande kollektivtrafik. En busslinje med täta avgångar skulle sedan ta resenärerna till den plats där parkeringsmöjlighet finns att tillgå. Denna variant av pendelparkering skulle förmodligen fungera bra för skärgårdsborna eftersom de ankommer till en och samma plats vid bestämda tider. Genom att höja parkeringsavgifterna till mer marknadsanpassade priser vid Saltholmen, och samtidigt erbjuda mer förmånliga priser vid den bättre lämpade parkeringsplatsen skulle man kunna få systemet att fungera.

Man bör satsa mer på anknyttande kollektivtrafik. För att busstrafiken skall fungera effektivt och för att säkerheten skall vara god behövs ytterligare utrymme tas i anspråk, vilket skulle vara möjligt om alternativa parkeringsmöjligheter erbjöds. Eventuellt krävs en satsning på kollektivtrafiken i hela Älvsborg. Bilinnehavet i stadsdelen är hela 40 %, vilket är högt om man jämför med det genomsnittliga bilinnehavet i Göteborg på 28 %. Det genomsnittliga bilinnehavet bland de boende i skärgården är 18 %<sup>43</sup>.

Hos ungdomar kan man skönja en tendens av att behovet av att resandet med bil minskar till förmån för ett mer flexibelt användande av olika färdmedel. När det gäller storstadsungdomarnas inställning till bilen kontra kollektivtrafiken går det att tala om trendbrott<sup>44</sup>. Dessa tendenser i kombination med ökade satsningar på kollektivtrafiken skulle kunna ge ett minskat bilinnehav i framtiden.

Olika faktorer kan prioriteras olika när man resonerar om skärgårdstrafikens utveckling. Ekonomi, miljö, komfort, flexibilitet, mångfald och samhällets olika aspekter är alla viktiga att ta hänsyn till. Beroende på vad man sätter upp för mål för trafiken kommer de olika aspekterna att värderas olika. Om en gynnsam ekonomi anses vara viktigast blir de övriga faktorerna lätt lidande. Olika parter av de inblandade ställer olika krav. Resenärerna prioriterar komfort, flexibilitet, mångfald och till viss del miljön, medan de som bedriver verksamheten nästan uteslutande ser till ekonomin. Samhällets mål är huvudsakligen att tillgodose invånarna med en bra kollektivtrafik, men även bevarandeintressen och förstärkning av stadens karaktärer är viktiga aspekter sett ur samhällets ögon.

Det är viktigt att kommunen även tar hänsyn till resenärernas åsikter. I skärgårdstrafikens fall är resenärerna av olika slag och har olika värderingar vad trafiken betyder för just dem. För de resenärer som enbart använder sig av skärgårdstrafiken på sin fritid är det vissa faktorer som värderas mest, avkoppling, möjlighet att se omgivningen och eventuellt sitta ute i solen

<sup>43</sup> Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Perspektivstudie*, 1998

<sup>44</sup> Peter Steen, *Färder i framtiden*, KFB-rapport, 1997





under färden. Dessa resenärer reser ofta till skärgården för att sola och bada och vill därför gärna stiga iland på öarna i närheten av en badplats. Tid, pris och exakt avgångstid spelar mindre roll. För de bosatta i skärgården är trafiken en nödvändig kollektivtrafikförbindelse som är en förutsättning för att de skall kunna ta sig till skola och arbete. Öborna prioriterar därför snabbhet, närhet, turtäthet, priser med mera, men även de ställer i viss mån olika krav beroende på om de är ditflyttade eller uppväxta på öarna. Alla dessa krav och värderingar måste man ta hänsyn till när man planerar för skärgårdstrafikens framtid.

Kommunen måste ta ställning till vilka krav skärgårdstrafiken skall tillgodose. Hur mycket skall den få kosta samhället och i vilken takt skall den utvecklas? Utifrån dessa beslut och avvägningar kan man sedan arbeta för att uppnå en välfungerande skärgårdstrafik.



## Avslutning

---

Det är viktigt att man planerar för att åstadkomma säkra, snabba, bekväma, miljövänliga och billiga transportmöjligheter för människor och gods. I första hand är det värderingar och mål som formar de krav som skall styra planeringen i önskad riktning. Värderingar och mål utgör plattformen för politisk verksamhet, samtidigt som det finns andra kommersiella krafter i samhället som har en annan uppfattning om hur det skall se ut och hur det bör fungera. Många gånger är dessa önskemål av kortsiktig karaktär, vilket kan strida mot samhällets i övrigt långsiktiga planering. Samhället måste därför sätta upp tydliga direktiv och använda olika styrmedel så att långsiktigheten tas tillvara. Rent allmänt är det lättare att hindra en önskad utveckling än att främja, och i synnerhet initiera, en önskad utveckling.



# Referensförteckning

---

## Referenslitteratur

- Ahlquist Per, *Förutsättningar för en framtida skärgårdsbåtterminal vid skeppsbron i Göteborg*, examensarbete sjökaptensprogrammet, Chalmers, Göteborg 1998
- Börjesson Mats, *Framsteg för kollektivtrafiken*, KFB-rapport 1993:25, Stockholm 1994
- Danbratt Folke, *Styrsö socken – ur dess historia från forntid till nutid*, Styrsö 1966
- Kommunikationsdepartementet, *Dialog med resenären - om utformning av dagens och morgondagens kollektivtrafik*, Ds 1996:64, Stockholm 1996
- Krantz Lars-Gunnar, *Rörlighetens mångfald och förändring*, Meddelanden från Göteborgs Universitets Geografiska Institutioner, serie B, nr 95, Göteborg 1999
- Person Arne, *Information till samrådsgrupperna FIÅ sept. 1999*, Föreningar i Älvsborg, Göteborg 1999
- Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Distrikt Väster, *Översiktsplan för Göteborg, detaljerad för Saltholmen - Långedrag, Planeringsunderlag*, Göteborg 1998
- Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Distrikt Väster, *Översiktsplan för Göteborg, detaljerad för Saltholmen - Långedrag, Perspektivstudie*, Göteborg 1998
- Stadsbyggnadskontoret Göteborg, *Södra Skärgården Lokalisering av terminal för Skärgårdsbåtar*, Göteborg 1986
- Steen Peter, *Färder i framtiden - Transporter i ett bärkraftigt samhälle*, KFB-rapport 1997:7, Stockholm 1997
- Trafikkontoret Göteborgs Stad, *Budget 2000 och flerårsplaner 2001-2002*, Göteborg 1999
- Warsén Lisa, *Kollektivtrafikens ansikte - om utveckling av form och funktion av kollektivtrafikens fysiska produkter*, TFK-rapport 1991:8, Stockholm 1991
- Vilhelmson Bertil, *Tidsanvändning och resor – Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsundersökning*, KFB-rapport 1997:12, Stockholm 1997
- Öresundskonsortiet, *Öresundsförbindelsens strategiska konsekvenser*, Köpenham 1999

## Webbdokument

- Franzén Kerstin, *Ett år med Ö-huset*, April 1997, (<http://www.ios.chalmers.se/op.ssh/oneyear.htm>), 990902
- Styrsö stadsdelsnämnd, *SDN Styrsö*, 1998, (<http://www.styrso.goteborg.se/fakta.html>), 990902



## Personliga kontakter

Berghede Dick, Föreningar i Älvsborg, kontinuerlig kontakt

Blixt Inger, Styrso Stadsdelsnämnd, dec.-99

Efraimsson Jan, SWECO (VBB Viak), nov. -99

Person Arne, Föreningar i Älvsborg, kontinuerlig kontakt

Samuelsson Bertil, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Region Väst, okt. -99

Seuranen Mona, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Region Väst, kontinuerlig kontakt

Sjöberg Roland, Vrångö Transport, nov. -99

Söderberg Gunnar, Styrso bolaget, nov. -99

Ödlund Börje, Väst Trafik, sept. nov. - 99

## Övrig litteratur

Cecilia Andersson, *Optimering av en linje i kollektivtrafik*, Examensarbete vid Tekniska högskolan i Linköping, Linköping 1997

Engström Mats-G, *Kollektivtrafiken i ett maktperspektiv*, KFB-rapport 1993:17, Stockholm 1993

Fhager Henry, *Historia för ö-känd och okänd Göteborgs södra skärgård från forntid till nutid*, Vänersborg 1994

Fhager Henry, *Styrso - Skärgårdens historia*, Donsö 1982

Halfwordson Eva, *KOBRA Den nya kollektivtrafiken - med bussen som bas*, KFB-rapport 1999:2, Trelleborg 1999

Monö Rune, *Design för gemensamma resor*, Borås 1992

Parneby Jan, *Modellsystem för persontransporter*, KFB-rapport 1993:19, Stockholm 1993

Reneland Mats, *Linjedragning i städer och bostadsområden med hänsyn till kollektivtrafikens servicenivå och kostnad*, Stacth rapport 1994:3, Göteborg 1994

Sandebring Hans, *Kollektivtrafik i tid*, SOU 1997:129, Stockholm 1997

Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Distrikt Väster, *Översiktsplan för Göteborg, detaljerad för Saltholmen - Långedrag, Planeringsunderlag Bilagal*, Göteborg 1998

Trafiknämnden Göteborg, *Årsredovisning 1998*, Göteborg 1999





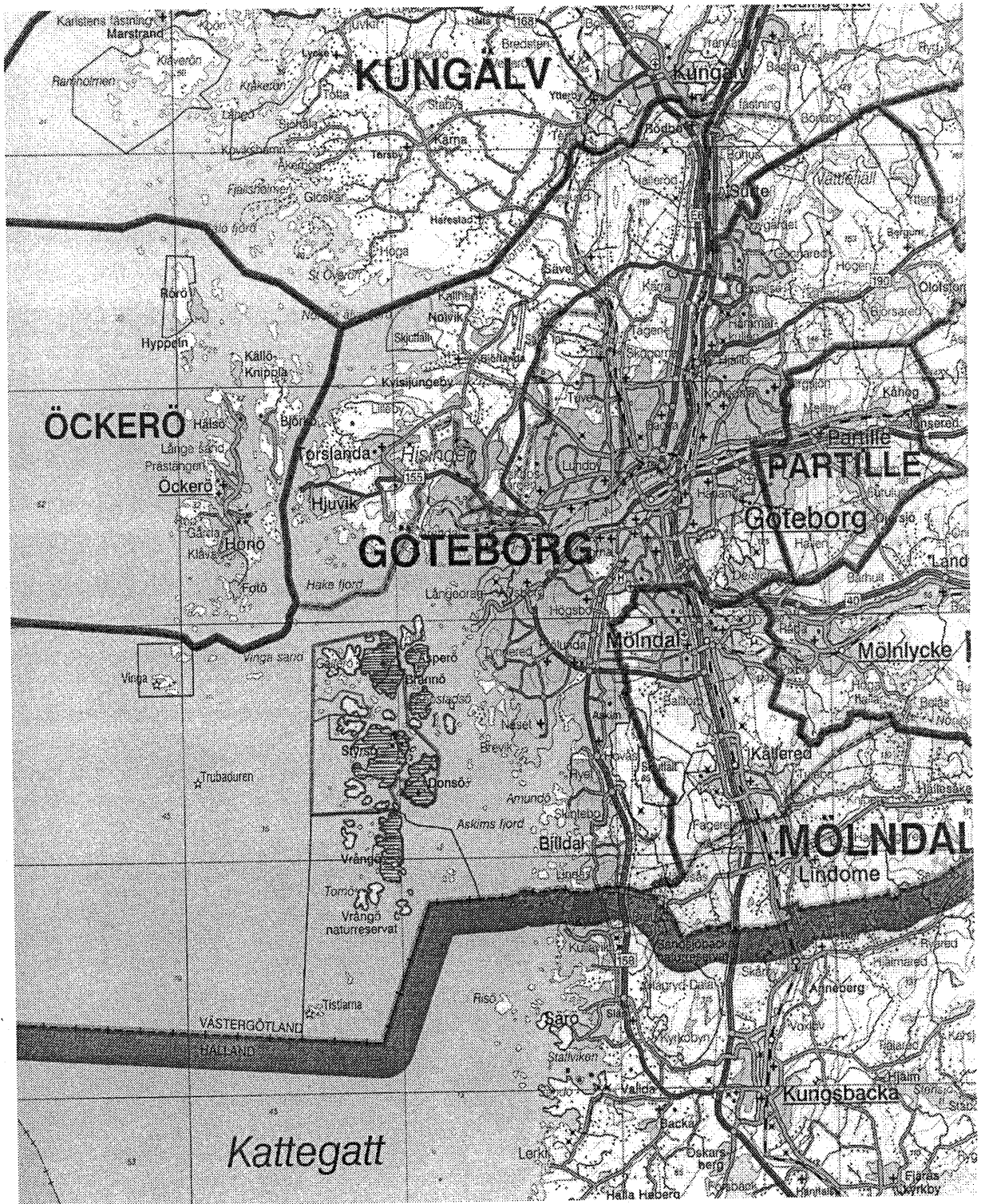
Trafikkontoeret Göteborg, *Vision, mål och strategi för transportförsörjningen i Göteborg*,  
Rapport nr 6:1997, Göteborg 1997



# Bilagor



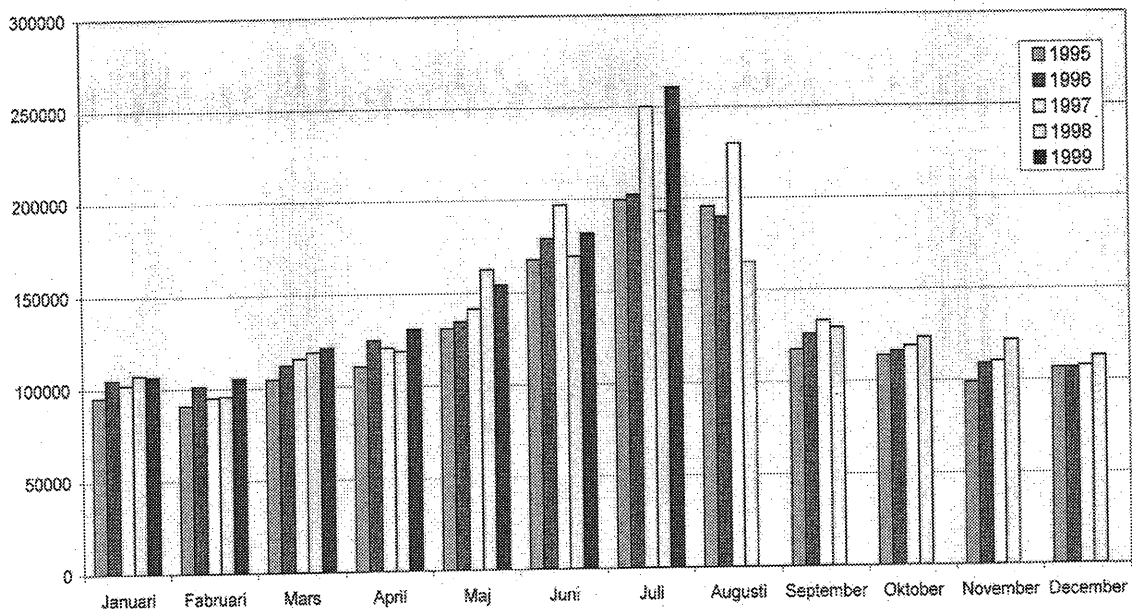
# Bilaga 1: Orienteringskarta





## Bilaga 2: Antalet resor till södra sargården

### Södra Skärgården Antal resor per månad 1995-1999







# Bilaga 3: Redovisning av intäkter och delresor

TABELL ZA - INTÄKT OCH DELRESOR PER MÅNAD - JANUARI - NOVEMBER 1999

391213

VÄSTTRAFIK GÖTEBORGSOMRÅDET

Affärsområde: AG - STADSTRAFIK  
Produktlag: SKÄRGÅRD

Intäkter exklusive moms

Lig Mån	Delresor Kupong	Period	Termin	Summa		Konsumtion = INTÄKTER		Summa	Föreg år		
				Delresor	Föreg år	Kupong	Period				
Aktuel: 115 - Styrskåblaget											
199	1	23778	21393	6014	51185	53059	191738	126629	34288	352655	253823
	2	18443	19758	3573	41774	44062	152244	117150	35481	304875	421488
Åvsmskåblan	3	37391	37866	9398	83965	76861	311071	228355	65658	695284	518319
	4	36392	29668	9132	75192	47264	311830	180885	137313	623448	368889
	5	38326	25480	9200	73906	77032	324689	160712	167467	652866	640267
	6	33488	17464	3428	54400	64186	286061	101493	0	387554	455157
	7	34664	13629	0	50284	57860	319490	85767	0	465257	451169
	8	49424	22849	7116	79489	78253	428723	127201	0	555924	510300
	9	39683	34747	11235	85665	72235	338885	191779	59192	583836	482389
	10	30544	27756	8532	67832	86674	254626	164833	72042	491501	609246
	11	23335	25633	7017	59985	63785	222626	143750	84398	450766	434488
	Summa	371376	275754	75645	722777	741262	3141963	1628474	656831	5426468	5245348
Södra	1	44415	32517	7124	88056	74843	322836	200583	108536	632063	542372
	2	32144	28887	6226	67257	93756	334404	176271	125892	536867	656843
Skårgården	3	37093	53461	12089	122643	99181	420208	313369	209564	943141	722687
	4	57186	40432	9038	106711	97016	422657	245921	195723	864301	738826
	5	70821	39141	9477	119439	125971	518769	242995	256160	997864	1099377
	6	93568	34244	6328	134141	136596	685311	191175	0	876486	887812
	7	162452	34808	36	197296	146552	1156229	213816	0	1378945	1004031
	8	112710	36144	7960	156814	135808	822591	220100	0	1042691	871679
	9	68363	42188	11648	120111	105100	483751	338526	288577	938654	761423
	10	49409	37395	9756	96642	97087	362237	224086	202896	768419	727334
	11	52849	42813	10673	106335	92817	389325	242580	258247	882152	703848
	Summa	799090	421942	90413	1311445	1202927	5818358	2509432	1536593	9864383	8637482
9181	1	740	657	135	1532	667	7786	4608	1428	13222	6872
Natttrafiken	2	270	290	74	634	323	3971	1741	567	5279	11770
	3	442	498	129	1069	867	5758	2886	829	9473	7292
Södra skårgården	4	379	379	96	854	623	4678	3231	734	7643	5573
	5	391	331	93	621	780	4255	2029	687	6971	6063
	6	768	337	78	1123	576	6111	1855	0	7866	5837
	7	459	123	0	582	1370	5748	721	0	6469	12714
	8	515	234	16	765	1587	4743	1390	0	6633	13363
	9	217	240	65	522	638	2365	1330	260	3971	5525
	10	244	283	73	600	926	2737	1688	412	4839	7623
	11	581	530	115	1216	1001	5662	2919	1310	9891	8501
	Summa	4946	3693	880	9718	10398	52814	22698	6235	81747	90331

