**Bland kobbar och skär**

**Vad skiljer och vad förenar livet som skärgårdsbor beroende på om man bor i de Ålands eller i Stockholms skärgård.**

**Debatten om skärgården** och speciellt skärgårdstrafiken har varit en brännhet fråga de senaste månaderna på Åland. I tidningar och i andra medier såväl offentliga som sociala har åsikter för eller emot skärgården luftats – ibland ganska högljutt. Bland annat i ledare och i debattartiklar i tidningarna har skärgården ofta utmålas som en region med minskad befolkning och med en befolkning som blir allt äldre. Detta leder till att dessa kommuner får allt sämre ekonomi genom minskande skatteintäkter.

Bilden av framtiden är ändå inte generellt densamma i alla kommuner. Det är främst kommunerna i åländska ytterskärgården man har dessa problem medan kommuner där man lättare kan pendla till fasta Åland har det enklare ställt.

**Befolkningsförändringen i åländska skärgården** kontra landsbygden och staden på Åland visar att befolkningen i skärgården i procent av Ålands befolkning har minskat från 21 procent år 1950 till 8 procent år 2010. En intressant aspekt man ser vid undersökning av befolkningsstatistiken i den åländska skärgården är att det är mellan 1950 och 1970 som den stora minskningen skedde då befolkningen minskade från 21 procent av den totala befolkningsmängden på Åland till 13 procent. Sedan fortsatte befolkningsminskningen mellan åren 1970 - 1990 då den minskade från 13 procent av Ålands totala befolkningsmängd till 10 procent. De senaste 20 åren har befolkningen minskat med ytterligare 2 procentenheter. I absoluta tal har skärgårdsbefolkningen minskat från 4531 personer år 1950 till 2262 personer år 2010. Detta medan den åländska befolkningen totalt sett har ökat från 21690 personer år 1950 till 28007 år 2010.

FIGUR 1

FIGUR 2

**Alla åländska skärgårdskommuner** har inte samma befolkningsutveckling. Ett tydligt exempel på detta är Vårdö som hade 646 invånare 1950 till att 1990 ha 386 invånare för att sedan till år 2000 ökat befolkningsmängden till 409 och de sista 10 åren haft fortsatt befolkningstillväxt. Vårdö har mellan åren 1950 – 2010 tappat 30 % av sin befolkning. Resten av kommunerna i skärgården har haft en större befolkningsminskning. Föglös befolkning har minskat från 1188 personer år 1950 till 580 år 2010 och i procent blir Föglös befolkningsminskning 51 procent. Brändö hade år 1950 927 invånare och antalet invånare minskade sedan så att antalet år 2010 omfattade 488 personer. I procentenheter har Brändös befolkning minskat med 47 procent under denna tid. För Kumlinges del har antalet invånare minskat från 788 till 364 mellan 1950 och 2010, en minskning med 54 %.

För Kökar var befolkningsmängden 683 invånare år 1950 till att 2010 ha minskat till 259 och i procent blir siffran 62. Sottunga hade år 1950 299 invånare och 2010 hade den minskat till 119 och i procent blir siffran 60 . Man ser att Kökar och Sottunga är de kommuner som har tappat mest procentuellt. En viss likhet kan ses med befolkningsutvecklingen i Stockholms skärgård för ungefär år 1970 skedde ett trendbrott och kurvan för befolkningsutveckling planade ut och invånarantalet slutade minska i så snabb takt. Men medan minskningen av befolkning i stort sett endast avstannade i den åländska skärgården ca år 1970 så svängde kurvan till en positiv tendens i Stockholms skärgård.

**Stockholms skärgård** kan sägas bestå av mellan 30 000 och 35 000 öar, holmar och skär. Befolkningen kan man säga består av lite över 10 000 bofasta och 50 000 som bor där på sin fritid. Den bofasta befolkningen bor på de lite större öarna närmast kusten som har fast bro- eller färjeförbindelser, exempel på öar där den bofasta befolkningen bor är Vaxholm, Ingarö, Värmdö, Yxlan, Blidö, Ljusterö och Väddö men också på de större öarna längre ut från kusten som exempelvis Ingmarsö, Möja, Rumarö, Nämdö, Ornö och Utö.

Området saknar formell avgränsning men brukar anses sträcka sig från Arholma i norr, cirka 150 kilometer (80 nautiska mil) utefter Upplands och Södermanlands kust till Landsort i söder. I väst-ostlig riktning från Stockholms fastland cirka 80 kilometer (43 nautiska mil) österut till höjd med Svenska Högarna. Skärgården utanför Stockholm brukar delas upp i tre huvuddelar, den norra delen med Vaxholm som centralort i söder och Norrtälje i norr, respektive den södra delen med Dalarö som centralort i norr och Landsort i söder. Skärgården mellan Vaxholm och Dalarö och österut brukar benämnas den mellersta skärgården

De kommuner som utgör Stockholms skärgård är Norrtälje,Vaxholm,Värmdö, Haninge,och Nynäshamn

KARTBILD SID 28 I UPPSATSEN VISAR NORRA SKÄRGÅRDEN- MELLERSTA SKÄRGÅRDEN- SÖDRA SKÄRGÅRDEN

**Befolkningen i Stockholms skärgård** minskade till 1970. Orsaken till denna minskning kan dels ha varit att skärgårdsborna flyttade in till tätorterna (Stockholm) och det skedde på grund av arbetstillfällen och att befolkningen blev äldre. Befolkningen minskade före 1970- talet på de öar som låg nära Stockholm. Efter 1970 skedde ett trendbrott och befolkningen började öka. Två möjliga orsaker till denna befolkningsökning finns. Dels den s.k ”gröna vågen” som var en allmän rörelse till utflyttning från centralorten till landsbygden dels skärgårdsutredningar som satte till medel och mål om en existerade levande skärgård. Efter det har befolkningsmängden i stora drag ökat fram till år 2006 för att därefter ha stått stilla eller minskat något.

Två undantag finns till den generella bilden. Norrtälje skärgård är ett undantag både vad gäller ökningen och minskningen för där är ökningen efter 1985 och det är tio år senare än i övriga skärgårdskommuner. Minskningen började redan 2002. En annan kommun som behöver kommenteras speciellt är Värmdö kommun. Två öar i kommunen, Djurö och Vindö, fick broförbindelse med fastlandet redan 1962 och dessa två öar står för en stor del av ökningen av befolkningen i Värmdö och i skärgården som helhet.

FIGUR 7

**Den åländska skärgårdstrafiken** administreras och drivs till största delen i egen regi av Ålands landskapsregerings trafikavdelning. Några mindre matarlinjer drivs av privata entreprenörer. Landskapet Ålands färjflotta omfattar 9 st. frigående färjor år 2011. Färjorna har kapacitet att lasta mellan ca 20 bilar på det minsta fartyget och ca. 64 bilar på det största (Föglölinjen). Av de frigående färjorna har Föglölinjen den största trafikmängden. Årligen transporteras till/från Föglö ca 200 000 passagerare och över 100 000 fordon. En stor mängd tung trafik (lastbilar) transporteras också på linjen vilket visar på ett livskraftigt företagsklimat, speciellt inom fiskodlingsbranschen. En månatlig statistik på linjen visar att 10 000 löpmeter tung trafik per månad på Föglölinjen inte är helt ovanligt. Det motsvarar 1000 stycken normalstora lastbilar per månad vilket är relativt mycket till en kommun med 580 fast bosatta. Skärgårdstrafiken är förutom nyttotrafiken, avgiftsbelagd för fordon men medan totalkostnaden för färjhållningen är ca 18 miljoner euro på årsbas så svarar avgifterna för inte mer än ca en miljon.

**Den s.k. norra linjen** trafikerar mellan ändhamnarna Hummelvik i Vårdö och Osnäs i Gustavs (finska fastlandet). I dagens läge är det ms Alfågeln som trafikerar mellan Vårdö och Brändö medan ms Viggen trafikerar det yttre benet från Åva i Brändö till Osnäs. Längs vägen angör färjorna även hamnarna på Enklinge och Kumlinge samt öarna Lappo och Torsholma i Brändö kommun. Med bil tar skärgårdsresan ca 4 timmar inklusive ett färjbyte samt en transportsträcka till kombinationsfärja på ca 22 km mellan byarna Torsholma och Åva på Brändö. Till den norra linjen hör också kortlinjerna mellan Enklinge och Kumlinge, mellan Åva och ön Jurmo samt Asterholmalinjen som trafikerar Asterholma-Lappo-Torsholma (Lilla Hummelholm).

**Den södra linjen** trafikerar mellan ändhamnarna Långnäs i Lumparland och Galtby i Korpo på finska fastlandet. Båtresan tar ca 5 timmar. Längs rutten angör färjorna även Överö på Föglö, Sottunga och Kökar. Öarna Husö och Kyrkogårdsö angörs mot beställning.

**Med den tvärgående linjen** reser du mellan de norra och södra skärgårdskommunerna utan att behöva ta omvägen via fasta Åland. Färjlinjen går från Snäckö i Kumlinge, via Sottunga och Överö på Föglö, till Långnäs i Lumparland.

**Den s.k. Föglölinjen** trafikerar mellan Degerby i Föglö och Svinö i Lumparland. Resan tar 30 minuter. Sommartid har Föglölinjen upp till två avgångar i timmen (en t/r resa i timmen) och totalt 24 enkelresor/dygn . Eftersom avgångarna är så täta och kapaciteten på linjen är så god används ingen bokning på denna linje utan det är först i kön som gäller. Alla andra färjlinjer har bokningssystem och man kan ringa till Ålandstrafiken och boka plats. Internetbokning har också tagits i bruk genom Ålandstrafikens hemsida.

**I Stockholms skärgård** ligger ansvaret för kommunikationerna på Stockholms läns landsting. Det är landstinget som är huvudman och administrationen och skötseln av trafiken handhas av landstingets dotterbolag Waxholmsbolaget (WÅAB) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Trafiken finansieras till huvuddelen genom subventioner av landstinget, men trafiken har även en viss del intäkter från biljettförsäljning. Sjötrafiken är i biljetthänseende integrerat med övrig trafik som bland annat SL sköter och man kan åka med olika färdsätt på samma biljetter. De totala biljettintäkterna från färj-, buss- och tunnelbanetrafik uppgår till nära 50 % av kostnaderna och resten finansieras med skattemedel. Under 1990-talet bidrog landstinget med cirka 100 miljoner per år till Waxholmsbolagets verksamhet, en siffra som stigit till 121 miljoner år 2002.

Waxholmsbolaget och SL ägs av Stockholms läns landsting och styrs politiskt. WÅAB och SL ansvarar för upphandling, planering, samordning samt trafikupplysning och övrig kundservice för skärgårds- respektive landtrafiken. Trafiken drivs och bemannas av rederier och åkare, men Waxholmsbolaget ansvarar för återinvesteringar i fartygsflottan och har rederiansvar för den landstingssubventionerade sjötrafiken i skärgården. I trafiken ingår dock också privata entreprenörer med egna fartyg. Några av de större entreprenörerna är:

* **Blidösundsbolaget AB** övertog våren år 2000 etablerad trafik i norra skärgården

med utgångspunkt i Stockholm och trafikperiod april-oktober. Bolaget har även viss godshantering.

* **Ornö Sjötrafik AB** bedriver statsunderstödd, avgiftsbelagd bilfärjetrafik året runt mellan Dalarö och Ornö. Vissa avgångar finns i WÅAB:s tidtabell och då

normalt med anslutning till SL:s busstrafik.

* **Stockholms Sjötrafik AB** övertogs från WÅAB våren 2001 och driver trafiken

med sexton av WÅAB:s skärgårdsbåtar samt sex Djurgårdsfärjor.

* **Strömma Turism och Sjöfart AB** bedriver under perioden april-oktober taxe- och tidtabellssamarbete med WÅAB med sina Cinderellabåtar på linjerna från Stockholm (Strandvägen) till Vaxholm-Grinda-Ingmarsö-Husarö-Möja respektive Sandhamn. Cinderellabåtarna har med åren inriktat sig främst mot den del av verksamheten som handlar om upplevelseinriktade aktiviteter.
* **Utö rederi** som främst trafikerar mellan Årsta och Utö har trafikerat sedan 1970-talet. WÅAB har taxesamarbete med Utö Red. WÅAB ersätter rederiet för inkomstbortfallet för resenärer som reser med periodkort (detta betyder att resenärer med periodkort kan resa på alla turer).

Till WÅABs trafik tillkommer den trafik som kommunerna upphandlar. T.ex. skolskjutsar som är kommunala angelägenheter. WÅAB har dock samarbete med kommunerna och annonserar vissa av dessa turer som linjetrafik och kommunerna är med och betalar. Detta gäller skolskjutsarna i Norrtälje kommun på sträckorna Arholma - Simpnäs och Fejan -Tjockö - Räfsnäs. Österåkers kommun på sträckan Husarö - Ingmarsö - Åsättra. Värmdö kommun på sträckorna Svartsö - Gällnö - Boda och Möja Stavsudda - Sollenkroka. Övriga kommunala resor körs av taxibåtar och administreras av kommunen, men färdtjänstresor administreras och betalas för närvarande av SLLs Färdtjänstavdelning.

**För de åländska skärgårdskommunerna** har siffrorna i diagrammet för sysselsättningen hämtats från officiell statistik och bearbetats för att kunna jämföras med officiell statistik från Stockholms skärgård. Den största branschen, där folk är sysselsatta, är transportsektorn. De åländska skärgårdskommunerna har en stor andel sysselsatta inom sjöfarten som hamnar inom transportsektorn. Många ungdomar (men även äldre) har traditionellt haft anställningar inom sjöfarten. Vård och omsorg är även en stor sektor i kommunerna och det beror på att kommunerna, även fast de är mycket små, har satsat på egna service- och äldreboenden och denna service är personalintensiv. Jord- och skogsbruk har ännu i dagens läge en relativt stor andel sysselsatta och tendensen som finns på fasta Åland att jordbruksmarkerna utarrenderas till ett fåtal näringsidkare syns inte i lika hög grad i skärgården.

**Överlag är arbetslöshetsgraden** mycket låg på Åland både i skärgården och på landsbygden liksom i staden. Generellt har staden haft lite högre arbetslöshet medan skärgården och landsbygden legat på ungefär samma nivå de sista 10 åren (2 – 2,5 %). Den låga arbetslösheten i skärgården har bland annat en orsak i mångsyssleriet som traditionellt funnits i skärgården. Sjöfarten har också i princip sugit upp alla arbetssökande inom denna sektor. Sjömanslivet är också ett internationellt arbete och många åländska sjömän bosatta i skärgården har exempelvis tjänstgjort inom den svenska handelsflottan.

Även om tendensen för arbetslöshet både vinter och sommar visar låga siffror är det ändå en skillnad på vinter- och sommarsiffror. Det kan förklaras med att i alla tre regioner (skärgård, landsbygd och stad) är turismen en viktig men också personalintensiv sektor under sommaren. Denna sektor jobbar intensivt för att förlänga säsongen men detta har visat sig vara mycket svårt.

FIGUR 5

**I Stockholms skärgård** jobbar en stor del av de förvärvsarbetande under kategorin tjänstesektor, handel och kommunikation, finansiell verksamhet och företagstjänster samt offentlig förvaltning och övriga tjänster. Över hälften av de förvärvsarbetande återfinns i dessa näringsgrenar vilket faktiskt är en högre andel jämfört med landet som helhet. Cirka en fjärdedel av de förvärvsarbetande är sysselsatta inom vård och omsorg. Skillnader mellan skärgården och skärgårdskommunerna finns främst inom jord- och skogsbruket samt fisket där skärgården är överrepresenterad. I förhållande till länet som helhet är många i skärgården sysselsatta med byggverksamhet. Ungefär 20 procent av de förvärvsarbetande i skärgården arbetar inom tillverkningsindustri och byggverksamhet. Näringsgrenstillhörigheten iskärgården är i hög utsträckning koncentrerad till tjänster, såväl privata som offentliga.

Andelen skärgårdsborsom arbetar inom finansvärlden är inte lika hög som boende i Stockholms län men skärgårdsborna är ändå väl representerade i alla näringsgrenar med inriktning på tjänster och service.

**Vid en jämförelse** mellan skärgårdsbor visar siffrorna att boende på öar som saknar förbindelse – inkluderat bro- tunnel- färjtrafik är andelen yrkesarbetande inom sektorn handel och kommunikation, finansiella verksamhet och företagstjänster samt offentlig förvaltning högre än för boende på öar som har trafikförbindelser. Detta speglar den utlokalisering som genom IT-tekniken gjorts möjlig för företag att flytta ut vissa funktioner.

**Arbetslösheten i Stockholms skärgård** är också låg även om man jämför med länet i övrigt. Det kan säkert till viss del förklaras av att det pågår en inflyttning till skärgården och människorna som flyttar in är oftast i medelåldern eller äldre och de har sannolikt en god ekonomi och man anta att de inte flyttar in till skärgården för att söka jobb där. Det understöds av det faktum att det är ganska få unga personer som är inflyttare i skärgårdskommunerna.

**FIGUR 9**

**Enkätundersökning bland bosatta i skärgårdskommuner på Åland**

Denna enkätundersökning utfördes nov/dec 2011, för att bland de bosatta i de åländska skärgårdskommunerna ta fram en analys hur människorna där ser på sina liv och de förutsättningar de lever under.

Några viktiga insikter av undersökningen var:

* Inflyttning tillBrändö Föglö och Kumlinge har i de flesta fall berott på tillgången till arbete. Speciellt för dessa kommuner är fiskodlingsindustrin
* Tillgången på arbetsplatser ser sämst ut i Kökar, Brändö Sottunga och Kumlinge. De två kommunerna Föglö och Vårdö, som ligger närmast fasta Åland, har ansetts ha den bästa arbetsmarknaden. De är också de enda som fått betyget bra eller mycket bra i arbetsmarknadshänseende
* Vårdö med det kortaste färjpasset till fasta Åland sticker ut markant med önskemål om snabbare förbindelse. Många har tydliggjort i enkäten att det är fast förbindelse med bro som önskas. Brofrågan har diskuterats seriöst bland beslutsfattarna en tid och det är ganska tydligt att Vårdöborna är positiva till frågan. I de andra kommunerna ligger också samma önskemål högt men inte i Vårdös klass. Andra större önskemål var tätare trafik och annan turlista. I Föglö var även andelen ”inga önskemål” relativt stor

.

**Det som skiljer** befolkningsutvecklingarna åt är befolkningsökningen i Stockholms skärgård mellan 1970 och 2006. I den åländska skärgården fortsatte befolkningsminskningen som dock inte var lika stor som den var mellan 1950 och 1970. Varför befolkningen flyttade ut till Stockholms skärgård finns det två tydliga idéer om. Den första idén är att den allmänna ”gröna vågen”, som under den här tiden var ganska vanlig, gjorde att befolkningen flyttade ut från centrala delar till mera perifera som exempelvis skärgården. Den gröna vågen av flyttningsrörelse ut till skärgården tycks inte ha berört den åländska skärgården. En orsak kan vara att Åland i sig sågs som en perifer samhällsdel och de som bodde på Åland redan var en typ av ”gröna-vågen-människor”.

Den största svenska ökningen av skärgårdsbefolkning skedde i Värmdö kommun och de två öar som hade fått en bro till fasta Sverige. Denna tendens finns också på Åland då den enda av de åländska skärgårdskommunerna som visade på en befolkningsökning var Vårdö som även är den av de åländska skärgårdskommunerna från vilken man har kortast resväg/pendlingsavstånd till fasta Åland.

Befolkningsutvecklingen i Stockholms skärgård efter 1970-talet då trenden var att man flyttade ut i skärgården, hade en ytterligare möjlig orsak förutom den tidigare nämnda gröna vågen och det var politiska beslut om en levande skärgård som skapade förutsättningar för inflyttning till skärgården. En viktig åtgärd i detta var att skapa bättre kommunikationer till och från skärgården. Detta innebar bl.a. att människor som tidigare haft skärgården som ett sommarställe såg möjligheten att bosätta sig i skärgården på året-runt-basis. Dessa människor hade ofta en hög utbildningsnivå och bra ekonomi. Värdet på bostäderna i skärgården ökade när människor med kapital köpte upp fastigheter. Detta har skapat den bild som finns i dag där Stockholms skärgård nästan ses som något av en ”gräddhylla”.

Den åländska skärgården har inte haft samma typ av inflyttning och skärgården ses inte på samma sätt på Åland som en ”gräddhylla”. Orsaken till det är flera, bl.a. är Åland i sig ett ösamhälle och även på ”fasta” Åland finns många sommarstugor och strandtomter. Befolkningsunderlaget på Åland är även mycket mindre än det som i detta sammanhang kan kallas upptagningsområde för Stockholms skärgård, vilket i sin tur ger sämre serviceutbud än i Stockholms skärgård. En annan detalj som också spelar roll är den åländska hembygdsrätten. I princip kan man inte, om man inte innehar åländsk hembygdsrätt, köpa en fastighet på oplanerat område. Strandfastigheter finns för det mesta just på oplanerade områden men i dagens läge pågår försök exempelvis i Brändö med att planera strandnära boenden och där även människor som inte är ålänningar kan köpa fastighet.

När man ser på befolkningens ålderstruktur i den åländska skärgården finns stora likheter med den svenska skärgården. Likheten är främst att befolkningen är äldre än befolkningen på respektive fastland. En orsak till detta i Stockholms skärgård är de ökade fastighetspriserna som har gjort att det är först när man ex. gått i pension, och sålt sitt hus, som man har råd att flytta ut i skärgården. Denna trend finns också på Åland och då är det oftast så att man rustar upp sitt sommarställe och flyttar ut dit när man gått i pension.

I branscherna som skärgårdsbefolkningen är sysselsatta i finns skillnader mellan Stockholms och Ålands skärgård. En skillnad är att jordbruk och fiske har en ganska stor branschandel i den åländska skärgården om man jämför med skärgården i Stockholm. En orsak till detta är att i den åländska skärgården är fiskodlingsindustrin stor, och det gör att andelen blir hög. Dessutom finns det också relativt många jordbrukare i skärgården och en ö där detta är tydligt är Vårdö som har en stor andel specialjordbruk. Skillnaden mot Stockholms skärgård är att det är en lägre andel som är sysselsatta inom jordbruket. Överlag ser man i den åländska skärgården att de tre branscher som har flest sysselsatta förutom jordbruket är transportsektorn, vård- och omsorgssektorn. I den åländska branschtabellen är en stor grupp sysselsatt inom övrig näring. Anledningen till detta är att jag skapade en samlingskategori för att ha ungefär samma kategorier så jag kunde genomföra den komparativa analysen med branscherna i Stockholms skärgård. Anledningen till att många i den åländska skärgården är sysselsatta inom branscherna transport, vård och omsorg, är att det finns omsorgshem i de flesta av de små åländska skärgårdskommunerna. Det är också relativt många i skärgården som jobbar inom skärgårdstrafiken och på övriga rederier. Efter dessa grupper följer i storleksordning handel och offentlig förvaltning.

En annan skillnad är att det är en betydligt högre andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin i Stockholms skärgård jämfört med den åländska. Orsaken till detta är att på Åland finns inte så mycket industri, men överlag har Stockholms skärgård en mer jämfördelad sysselsättning än vad den åländska skärgården har. I Stockholms skärgård finns det dock sektorer som sysselsätter fler och det är handel och kommunikation och offentlig förvaltning. Orsaken till det är bl.a. den utlokalisering av offentlig verksamhet som exempelvis polisens larmcentral på Arnholm. Både skärgården i Stockholm och skärgården på Åland har låg arbetslöshet. Orsaken till den låga arbetslösheten i den åländska skärgården är att de dominerande sysselsättningsgrupperna är personalintensiva branscher .

När man jämför kommunikationerna i Stockholms skärgård med den åländska skärgården är det först skillnaden på vilket sätt som trafiken sköts som skiljer. I den åländska skärgården sköts trafiken till största delen i offentlig regi, medan i Stockholms skärgård sköts trafiken i privat regi. Detta gör det svårt att direkt jämföra innehållet i trafiken då driften är så pass annorlunda. Den stora likheten är att det finns färjor till öarna i skärgården men en annan stor skillnad är att på Åland är det bilfärjor som trafikerar skärgården medan det är små passagerarfartyg i Stockholms skärgård. En annan skillnad är att i den åländska skärgården finns det trafik till de flesta skärgårdsöar, medan det i Stockholm skärgård finns öar utan trafik eller bro.

Den regionala identiteten får man intrycket av att vara ganska starkt utvecklad på Åland. Troligen beror detta på att Åland på många sätt fungerar som en egen stat med egen lagstiftning på många områden. Det är naturligtvis fråga om en mikrostat eftersom befolkningen inte uppgår till mer än 28000 invånare men i fråga om regional identitet kan den egna självstyrelsen ha betydelse. Ett stöd för denna tes kan man se i sakfrågan med de små skärgårdskommunerna som trots sin litenhet på ca 200-600 invånare per kommun, kämpar starkt för att bli kvar som självständiga små kommuner trots vikande ekonomiska förutsättningar.

Denna artikel är ett sammandrag av en uppsats som skribenten har gjort som ett delarbete till magisterutbildning vid Örebro Universitet. Syftet med uppsatsen var att göra en jämförande studie av den åländska och den svenska skärgården för att se hur lika eller hur olika levnadsbetingelserna är på vardera sidan av Ålands hav. Dessutom undersöktes genom en enkätundersökning hur den åländska befolkningen i skärgården upplever livet och högstadieelever i skärgården tillfrågades om livet i skärgården och vad de tror om framtiden. Uppsatsen i sin helhet med enkätundersökningarna finns tillgänglig på de kommunala biblioteken i de åländska skärgårdskommunerna. Stort tack till alla som deltaget i och hjälpt till med enkätundersökningen.

Enkätundersökningarna gjordes i slutet av 2011 alltså före det stora åländska rabaldret bröt ut med ett stort sparkrav riktat mot skärgårdstrafiken.

Marielle Fellman

FAKTARUTA

Marielle Fellman

FK i kulturgeografi, Örebro universitet

[mariellefellman@gmail.com](mailto:mariellefellman@gmail.com)

Artikeln är ett sammandrag av en uppsats som skribenten har gjort som ett delarbete till magisterutbildning vid Örebro Universitet. Syftet med uppsatsen var att göra en jämförande studie av den åländska och den svenska skärgården för att se hur lika eller hur olika levnadsbetingelserna är på vardera sidan av Ålands hav. Dessutom undersöktes genom en enkätundersökning hur den åländska befolkningen i skärgården upplever livet och högstadieelever i skärgården tillfrågades om livet i skärgården och vad de tror om framtiden. Uppsatsen i sin helhet med enkätundersökningarna finns tillgänglig på de kommunala biblioteken i de åländska skärgårdskommunerna.

Enkätundersökningarna gjordes i slutet av 2011 alltså före det stora åländska rabaldret bröt ut med ett stort sparkrav riktat mot skärgårdstrafiken.

Uppsatsen i fulltext

**Figur 1. Diagram över den demografiska utvecklingen på Åland (procent av den åländska befolkningen).**

**Figur 2 Befolkningsutvecklingen i de åländska skärgårdskommunerna 1950-2010 (antal invånare)**

De

kommuner som utgör Stockholms skärgård är Norrtälje,Vaxholm,Värmdö, Haninge,och Nynäshamn

** Norra skärgården**

** Mellersta skärgården**

** Södra skärgården**

**Figur 7 Befolkningsutveckling 1964 - 2010 efter kommun och år[[1]](#footnote-1) i Stockholms skärgårdskommuner**

**Figur 5 Sysselsättning efter bransch i åländska skärgården år 2008 (i procent)**

**Figur 9 Sysselsatta i olika branscher i Stockholms skärgård (i procent)**

**Källor**

Jerling Lenn, Nordin Urban (2007) ”*Bland Skötar Kobbar och Kor”* – Stockholms skärgård uppkomst och utveckling ” Formas

<http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/Publikationer/Underlag.pdf>

Referens upprättad 15.12.11

<http://www.tmr.sll.se/MOSS-dokument/Publikation/Publikationer_pm_8-04_skargard_i_forandring.pdf>

Referens upprättad 15.12.11

<http://www.ne.se/l%C3%A5ng/stockholmssk%C3%A4rg%C3%A5rd?i_whole_article=true>

Referens upprättad 15.12.11

**Data baser Åsub**

<http://pxweb.asub.ax/Dialog/varval.asp?ma=AR004sv&ti=%D6ppet+arbetsl%F6sa+2000%2D2011+efter+%E5r%2C+m%E5nad%2C+antal+och+kommun&path=../Database/Statistik/Arbetsmarknad/&lang=2>

Referens upprättad 15.12.11

<http://pxweb.asub.ax/Dialog/varval.asp?ma=BE004sv&ti=Befolkning+1910%2D2010+efter+kommun+och+%E5r&path=../Database/Statistik/Befolkning/&lang=2> Referens upprättad 15.12.11

<http://pxweb.asub.ax/Dialog/varval.asp?ma=BE001sv&ti=Befolkning+31%2E12%2E1975%2D2010+efter+%E5r%2C+%E5lder%2C+kommun+och+k%F6n&path=../Database/Statistik/Befolkning/&lang=2> Referens upprättad 15.12.11

<http://pxweb.asub.ax/Dialog/varval.asp?ma=AR006sv&ti=Sysselsatt+arbetskraft+31%2E12%2E1998+%2D+31%2E12%2E2007+%28NI2002%2C+AVSLUTAD+TIDSSERIE%29+efter+%E5r%2C++kommun%2C+bransch%2C+k%F6n+och+%E5ldersgrupp&path=../Database/Statistik/Arbetsmarknad/&lang=2>

Referens upprättad 15.12.11

1. <http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/Publikationer/Underlag.pdf> [↑](#footnote-ref-1)