

Platsens identitet



Kanarieöarna, från höger (öster) Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Teneriffa, La Gomera, La Palma och längst ner till vänster El Hierro. Foto NASA:s satellit TERRA 15 juni 2013

Introduktion

För att få grepp om vad som är öns unika identitet ur bobarhetssynvinkel handlar område 1 om två egenskaper: befolkningsdynamik och öns geografiska belägenhet i havet.

Förutom att de är omgivna av vatten är det den ojämna närvaron av människor på öar som gör dem till en annorlunda plats.. Öar kan vara sömniga, nästan tomma samhällen om vintern men överfulla med människor, vakna dygnet runt om sommaren.

Man kan inte bara räkna personer utan även persondagar. På Manhattan tillbringar invånarna större delen av årets 365 dagar i sin hemstad, totalt 595 miljoner persondagar. Besökarna är många fler än de bofasta men är där bara 2,5 dagar, vilket summerar till 34 miljoner persondagar. Öar har också en tredje befolkningsskategorier: deltidsboende. För att mer exakt förstå mänskligt tryck måste vi räkna persondagarna för var och en av de tre befolkningstyperna som vistas på ön.

Ön kan ha tio gånger så många människor närvarande på sommaren som på vintern. Det är viktigt att beräkna eftersom infrastrukturen på ön måste vara anpassningsbar. Mängden månadsavfall som samlas in under lågsäsong på Kökar är två små containrar per månad; men under högsäsong är det 16 containrar per månad. Mängden avloppsvatten som ska renas är 2 m³ per dag i januari och 36 m³ per dag i juli. Det kräver annorlunda lösningar för att vara hållbart.

"Ölivet är föremål för avståndets tyranni", säger professor Stephen A Royle i "A Geography of Islands" (2001). Öar med bro eller annan fast förbindelse förlorar sin ö-känsla, sin "ölighet". Att resa över en bro går fort, det är vardagligt och känslan av äventyr är liten. Att resa med båt ut till en ö är däremot ovanligt för de flesta fastlänningar. Det går långsammare, det är en viss upplevelse, Vi har 670 färjor ut till öar i Europa, varav 206 i Östersjön, 121 i Nordsjön och 344 i Medelhavet.

Färjan är öns livlina, eller navelsträng. I Skottland transporterades 7 miljoner passagerare och 2 miljoner bilar längs 50 sjövägar under 2015. Skottland har en Road Equivalent Tariff (RET) där bilfärjan till en ö och bryggorna är delar av en flexibel väg över vilken bilar och nyttofordon kan passera till och från öar. För öbor är det en "blå väg" och att betala vägskatt borde ge öbor rätt att köra var som helst på vägsystemet, även med färja över havet. Beskattning används för att

bygga och underhålla vägar. Vägar går överallt utom på öar. Om det varit möjligt att bygga vägar till öar hade det gjorts. Öbor betalar en vägskatt samtidigt som de på nekas tillträde till vägsystemet – livlinan, navelsträngen – om de inte betalar en färjeavgift. Kostnaden för öborna för färjeöverfarten borde i stället vara densamma som kostnaden för att resa längs samma vägsträcka på land – vilket är gratis för fastlänningar.

Indikator 1: Fast boende

a Motivering

Inom biologi och ekologi är en population en grupp individer inom en art i ett givet område vid en given tidpunkt. Termen lämpar sig väl för att beskriva den mänskliga närvaron på en ö. Merriam-Webster-ordboken definierar befolkning som "hela antalet människor eller invånare på en plats", eller "summan av individer som bor inom ett område eller bildar en helhet". Därför kommer vi, när vi går igenom indikatorerna 1-5, att inkludera alla individer som bor på ön mer eller mindre. I indikator 1 räknar vi fast boende.

b Definition

Det nuvarande antalet fastboende på ön.

c Beräkning

Antalet invånare enligt officiell statistik, givet i både antal individer och antal persondagar. För små öar utan lokal förvaltning måste uppgifterna baseras på lokalkännedom.

År	Antal invånare	Antalet invånare räknat i persondagar (x 365)

Denna indikator kan inte bedömas på en fyrgradig skala. Vissa öbefolkningar är små och andra är stora. Siffror är vad de är och kommer att användas i följande indikatorer och sist, men inte minst, för indikator nr. 45 - minskar eller växer befolkningen?

d Exempel



Porto Santo. Foto Christian Pleijel mars 2015

Porto Santo är Madeiras lillasyster, en liten ö 42 km² stor, 30 sjömil nordost om Madeira. Porto Santo är en kommun som lyder under Madeira, en självständig region i Portugal. Stora politiska beslut fattas i Lissabon, men Porto Santo fullmäktige och styrelse styr den lokala ekonomiska utvecklingen.

Ön har en permanent befolkning på 5.158 personer som fördubblas under helger på sommaren. Nyligen har skett en tillströmning av utländska pensionärer, men tidigare var de boende på Porto Santo mest familjer som bott på ön i generationer. Turismen, som inte är så dominerande, ger jobb till alla ungdomar på sommaren men gör hälften av dem arbetslösa på vintern.

År	Antal invånare	Antal invånare i persondagar (x 365)
2021	5,158	1.882.670

Indikator 2: Deltidsboende

a Motivering

Många öar har deltidboende. De kan arbeta på ön, på plats eller på distans men är inte mantalsskrivna invånare. En del av dessa är sommarboende som ärvt eller köpt en fastighet. Att beskriva deltidbefolkningen är viktigt för att förstå deras inverkan på ösamhället, infrastrukturen och den lokala ekonomin.

Många deltidsovanare betalar fastighetsskatt men ingen inkomstskatt till ön. De har ingen rätt att delta i lokala val. De bidrar till den lokala ekonomin – en del av året. En dominerande deltidsovaning kan innebära att samhället riskerar att bli två samhällen – ett på vintern och ett annat på sommaren. En sund balans är önskvärd.

b Definition

Deltidsboende är personer som bor på ön en del av året. De äger ofta egendom på ön. Deltidsboende är också personer som över lång tid hyr ett hus där de vistas en del av året.

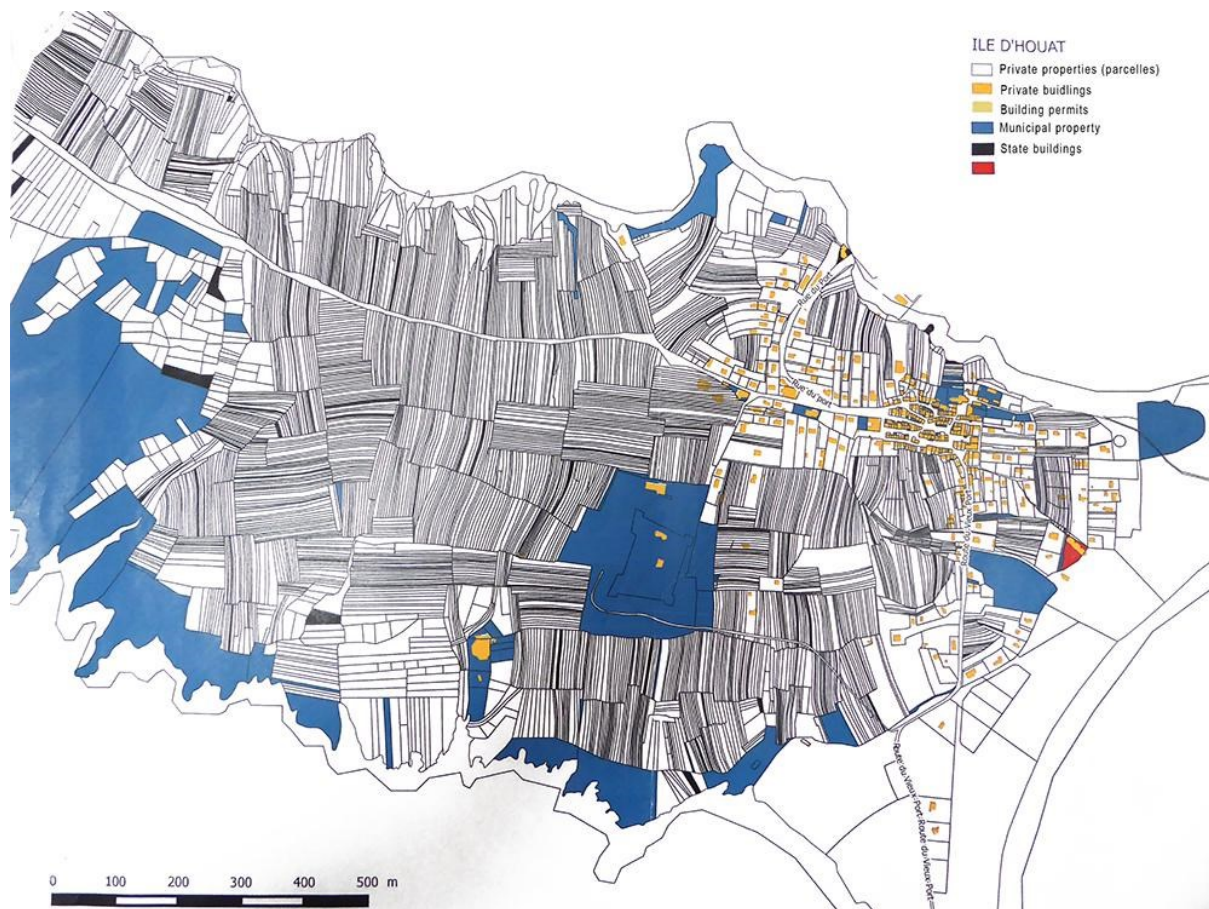
c Beräkning

(i) Antal deltidsovan

(ii) Antal deltidsovan räknat i persondagar med hjälp av det genomsnittliga antal dagar de tillbringar på ön (kan vara flera underkategorier).

Antal deltidsovan	Genomsnittlig vistelse (dagar)	Totalt antal persondagar

d Exempel



Att Houat är delad i ett stort antal tomter ser man på denna karta på en vägg hos borgmästaren, foto Christian Pleijel 2017

Som man kan se på kartan den franska ön Houat uppdelad i många små fastigheter. Antalet tomter är 1 118, nästan alla har ett hus. Ungefär hundra är bostäder som tillhör helårsboende; resten ägs av människor som tillbringar en del av sin tid på ön. Enligt europeisk statistik är ett fritidshus vanligtvis bebott av 2,3 personer, vilket stämmer på Houat. under tio veckor varje år, säger Andrée Vielvoye, borgmästare på Houat. För att förstå dessa siffror måste vi omvandla dem till persondagar.

Hus som tillhör helårsboende: 105

Hus som tillhör deltidsboende: $1.118 - 105 = 1.013$

Deltidsboende tillbringar cirka 10 veckor på ön = 70 dagar om året.

Beräkning av deltidsboende i persondagar:

$1.013 \text{ hus} \times 2,3 \text{ personer} \times 70 \text{ dagar} = 163.093 \text{ persondagar}$

Om vi vill jämföra detta med helårsboende måste vi göra samma beräkning för dem:

$105 \text{ hus} \times 2,3 \text{ personer} \times 365 \text{ dagar} = 88.148 \text{ persondagar}$

Antal invånare	Genomsnittlig vistelse	Totalt antal persondagar

2.341 deltidboende	70	163.093
242 helårsboende	365	88.148

Genom att räkna i antal persondagar får vi veta att de deltidboende står för ungefär två tredjedelar av invånarantalet som är "hela antalet människor eller invånare på en plats", enligt Merriam-Webster.

Indikator 3: Antal besökare

a Motivering

Turismen är en mycket viktig näringsgren på små öar. För många ö-samhällen utgör intäkter från turistnäringen det största bidraget till den lokala ekonomin.

FN:s världsturismorganisation (UNWTO) har tagit fram ett mått på det turistrelaterade trycket på destinationers och deras befolkningars miljö och sociala resurser. Måttet heter tourist-to-local ratio.

Andorra har världsrekordet med ett förhållande mellan turister och bofasta på 36:1. Macau har 25:1 i förhållande turister till invånare. Miami med 0,5 miljoner invånare tar emot 8,1 miljoner turister varje år, vilket ger ett förhållande mellan turister och lokalbefolkning på 16:1. Las Vegas har ett förhållande på 10:1 och Manhattan (som också är en ö), med 1,63 miljoner i lokalbefolkning och 13,5 miljoner besökare varje år har ett förhållande på 8:1.

På öar är det här en stark trend med förhållanden mellan turister och bofasta som överträffar det som har räknats ut för Andorra eller Manhattan. Houat (beskrivs i indikator 2), med 84 500 årliga besökare och en bofast befolkning på 242 personer har ett förhållande mellan turister och lokaler på 349:1. Hven, en svensk ö med 130 000 årliga besökare och en bofast befolkning på 528 invånare, har ett förhållande på 246:1. Det är sju gånger mer än Andorra, innehavare av det officiella världsrekordet, och sexton gånger mer än Manhattan.

b Definition

(i) Årligt antal besökare, helst per kategori, räknat både i personer och i persondagar, under hög- och lågsäsong.

(ii) Förhållandet enligt FN:s tourist-to-local-ratio.

c Beräkning

(i) Antal besökare årligen

Kategori	Längd på vistelse [dag]	Högsäsong (x dagar) [person/dag]	Lågsäsong (x dagar) [person/dag]	Antal personer	Antal persondagar

Övernattningar					
Dagturister					
På kryssningsfartyg					
Summa					

ii) Förhållande enligt FN:s tourist-to-local ratio

Antal turister	Antal bofasta	Förhållande

1	2	3	4
Ett förhållande mer än 1:100 eller mindre än 1:5	Ett förhållande mellan 1:50-1:100	Ett förhållande mellan 1:10-1:50	Ett förhållande mellan 1:5-1:10

d Exempel



Capri sedd från Neapel, foto Christian Pleijel 2015

Capri är en bergig ö 25 nautiska mil utanför Neapel i Italien. Ön har en yta på 10,4 km². Det finns två kommuner på ön, Capri med 7 052 invånare och Anacapri med 6 684 invånare.

Capri besöks av 2,3 miljoner människor om året, med upp till 20 000 besökare per dag under sommaren. Cirka 70 % är dagsutflykter från antingen Neapel eller Sorrento.

På en relativt liten yta (Capri är 400 hektar och Anacapri är 636 hektar) finns det 59 hotell, tre större boendeanläggningar, 30 rum för uthyrning, 104 semesterhus att hyra, 93 B&B och en semestergård. Det betyder att det på 1 036 hektar finns 209 boendeanläggningar, nästan fem boenden per hektar. Det finns också 124 restauranger, 15 badanläggningar, 14 nattklubbar och nio spa-anläggningar.

I Capri är det högsäsong fyra månader om året, med cirka 4 000 övernattande besökare. Under lågsäsong (200 dagar) övernattar 500 dagliga besökare. Kryssningsfartyg tar cirka 500 personer om dagen till Capri under högsäsong.

Högsäsong:

$$120 \text{ dagar} \times 4\,000 \text{ personer/dag} = 480\,000 \text{ personer}$$

Lågsäsong:

$$200 \text{ dagar} \times 500 \text{ personer/dag} = 100\,000 \text{ personer}$$

Totalt antal personer som övernattar under ett år:

$$480\,000 + 100\,000 = 580\,000 \text{ personer}$$

$$580\,000 \times 2 \text{ dagar} = 1\,160\,000 \text{ persondagar}$$

Kategori	Längd på vistelse [dagar]	Högsäsong (120 dagar) [person/dagar]	Lågsäsong (200 dagar) [person/dag]	Antal personer	Antal person-dagar
Övernattningar	2	4,000	500	480,000 + 100,000	580,000 x 2 = 1,160,000
Dagturister	1	12,000	1,000	1,440,00 + 200,000	1,640,000
På kryssningsskepp	1	500		60,000	60,000
Summa				2,280,000	2,860,000

Förhållandet mellan turister och bofasta på Capri beräknas genom att dividera det totala antalet turister med det totala antalet invånare på ön: $2\,280\,000 / 13\,736 = 165,99$

Antal turister	Antal invånare	Förhållande
----------------	----------------	-------------

2 280 000	13 736	166:1
-----------	--------	-------

Capri har ett UNWTO-förhållande mellan turister och bofasta på 166:1 (pre-COVID) och får för indikator 3 värdet 1.

Indikator 4: Hela befolkningen

a Motivering

Öns hela befolkning omfattar de bofasta, de deltidboende och besökarna. Ett annat ord för befolkning är "population", ett begrepp som vi lånar från biologin och ekologin: en grupp individer av en art som finns inom ett visst område vid en viss tid. Begreppet passar bra när vi nu ska räkna ihop hela den mänskliga närvaron på ön, inte bara de folkbokförda individerna. Det finns tre populationer på ön som vi kallar bofasta, deltidboende och besökare.

Skälet till att vi vill räkna hela befolkningen är att öns vatten- och livsmedelsförsörjning, energisystem, avloppsledningar, reningsverk, återvinning och borttransport av avfall, vägnät, hamnar, färjekapacitet, kollektivtrafik, hälsovård, rättsvård, telefon- och IT-system med mera behöver dimensioneras för att klara av det verkliga antalet närvarande personer, hela befolkningen, inte bara de mantalsskrivna.

För att rätt förstå den samlade mänskliga närvaron på en ö per år kommer vi att räkna befolkningen både i antal och i persondagar.

b Definition

Total mänsklig närvaro på ön jämfört med det officiella antalet invånare.

c Beräkning

Vi jämför det officiella antalet helårsboende – mantalsskrivna – med den verkliga befolkningen genom att summera heltidsinvånare + deltidboende + besökare, vilket ger det totala mänskliga trycket, och dividera den erhållna summan persondagar med årets dagar (365) för att få fram ett medeltal.

Population	Personer	Persondagar
Fastboende (Indikator 1)	X	X gånger 365
Deltidsboende (Indikator 2)	Y	Y gånger dagar/år
Besökare (Indikator 3)	Z	Z gånger dagar/år
Summa persondagar		

Summa person dagar / 365		
--------------------------	--	--

1	2	3	4
Förhållande 4:1 eller mer	Förhållande 3:1	Förhållande 2:1	Förhållande 1:1

d Exempel



Kväll på Anacapri. Foto Christian Pleijel 2019

I det här exemplet använder vi den information om öarna Porto Santo, Houat och Capri som kom fram i indikatorerna 1, 2 och 3.

Ö	Kategori	Personer	Dagar	Persondagar	Omräknat till personår (/365)
Porto Santo	Fastboende	5.158	365	1.883.000	
	Deltidsboende	25.000	60	1.500.000	
	Besökare	59.900	5.9	353.000	
	Summa			3.756.000	10.290

Houat	Fastboende	242	365	88.330	
	Deltidsboende	2.571	75	192.855	
	Besökare juli & aug	600	60	36.000	
	Besökare juni & sept	400	60	24.000	
	Besökare resten av året	100	245	33.000	
	Summa			374.186	1.025
Capri	Fastboende	13.736	365	5.013.640	
	Deltidsboende	Okänt			
	Besökare	2.280.000	1-2	2.860.000	
	Summa			7.873.640	21.572

På Porto Santo är det totala mänskliga påverkan dubbelt så högt som det officiella befolkningstalet (10.290 istället för 5.158), ett indikatorvärde på 3. För Houat är den mänskliga påverkan fyra gånger högre (1.025 jämfört med 242), ett indikatorvärde på 1, och för Capri är den nästan dubbel, 21.571 istället för 13.376, ett indikatorvärde på 3.

Ändå berättar dessa siffror inte hela sanningen om den mänskliga påverkan på ön. Besökare förbrukar mer vatten och energi per person och dag än vad de bofasta gör. Belastningen på öns infrastruktur och transportsystem är inte jämnt fördelad över året utan koncentrerad till sommarsäsongen. Vi kommer att undersöka detta i följande indikator, nummer 5.

Indikator 5: Befolkningsdynamik

a Motivering

Efter att ha räknat den totala befolkningen på en ö, inklusive varje person som tillbringar tid där, är vi nu redo att beskriva dynamiken: de säsongsmässiga förändringarna i befolkningsantalet.

De flesta öar har ett stort antal deltidsovervakare och många besökare. Dessa två populationer skiljer sig från de helårsboende i ett viktigt avseende: medan helårsboende bor på sin ö under vinter, vår, sommar och höst, så vistas deltidsovervakarna och besökarna i huvudsak bara på ön under sommarsäsongen.

Varje individ använder infrastrukturen på ön: vi dricker alla vatten, duschar, äter, producerar sopor och avloppsvatten, använder el och wi-fi, kör omkring med bilar, båtar och cyklar, behöver sjukvård och omsorg ibland. För att bättre förstå ett ö-samhälles bobarhet måste vi beskriva dynamiken i säsongerna eftersom det påverkar den lokala ekonomin, naturen, kulturen och öns socioekonomi. Vi gör det genom att beskriva sommarens högsta och vinterns lägsta nivåer,

vilket är en förenkling men ger oss en indikation på variationen i belastning på öns infrastruktur.

b Definition

Skillnaden i mänsklig närvaro på ön en dag under lågsäsong jämfört med en dag under högsäsong.

b Beräkning

Den totala mänskliga närvaron för en dag under lågsäsong, divideras med den totala mänskliga närvaron för en dag under högsäsong, med sex månaders mellanrum. Den 15 januari och den 15 juli är lämpliga i norra Europa; Den 15 februari och den 15 augusti i Sydeuropa, för att anpassa sig till regionala helgdagar.

1	2	3	4
Ett förhållande med mer än 1:25	Ett förhållande om 1:11 - 1:25	Ett förhållande om 1:4 - 1:10	Ett förhållande om 1:1 - 1:3

d Exempel



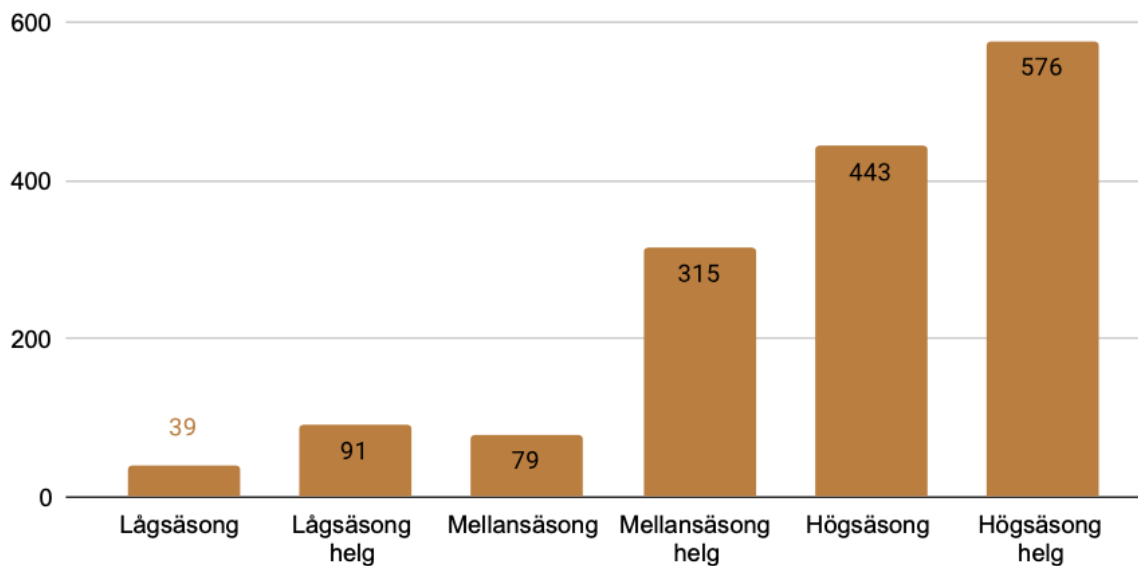
Berguddens fyr på Holmöns västra (inre) sida hade skola för fyrvaktarbarnen i fyrbyn. Foto Christian Pleijel 2007

Holmön är en ö med en yta på 22,5 km² som ligger 10 km utanför kusten i norra Sverige. Holmön sägs vara den soligaste ön i Sverige. Ön trafikeras dagligen av en färja, överfärden tar 40 minuter. På vintern kör en buss till ön på en isväg.

Holmön var den minsta kommunen i Sverige från 1925 till 1974. För tjugo år sedan var antalet invånare nästan 100, och 1945 var antalet över 400 invånare. Holmön har idag 60 folkbokförda invånare, men alla tillbringar inte hela året på ön. Cirka 580 personer, främst ättlingar, barnbarn och släktingar till personer på Holmön, är deltidboende på ön. De tillbringar tid på ön främst under sommaren och på helgerna året runt (diagram 1).

BOFASTA OCH DELTIDSBOENDE

ANTAL PERSONER SOM VISTATS PÅ HOLMÖN PER SÄSONG OCH VARDAG/HELG



Öborna har skickligt beräknat och organiserat sin befolkning i fem olika kategorier:

Kategori 1 = heltidsboende

Kategori 2 = deltidsboende med dubbla boendeorter

Kategori 3 = fritidsboende som vistas på ön regelbundet hela året

Kategori 4 = fritidsboende som vistas på ön regelbundet halva året

Kategori 5 = fritidsboende som vistas på ön regelbundet under sommaren.

Genom att dela in de boende i dessa kategorier har de gjort det enklare att bedöma hur många som befinner sig på Holmön under olika delar av året.

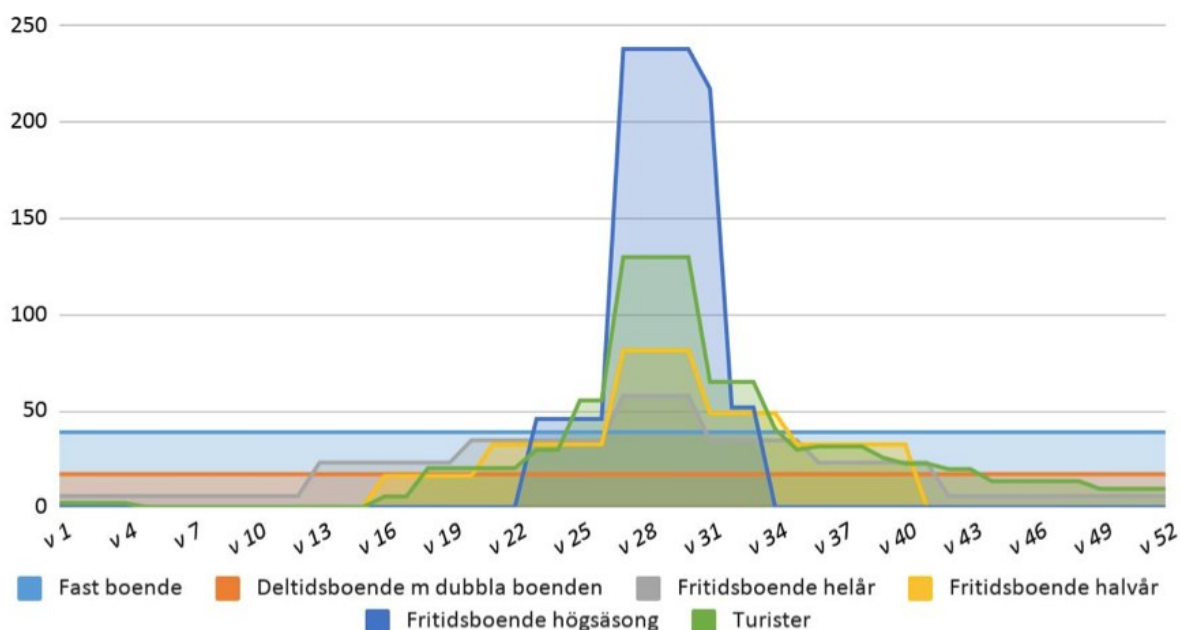
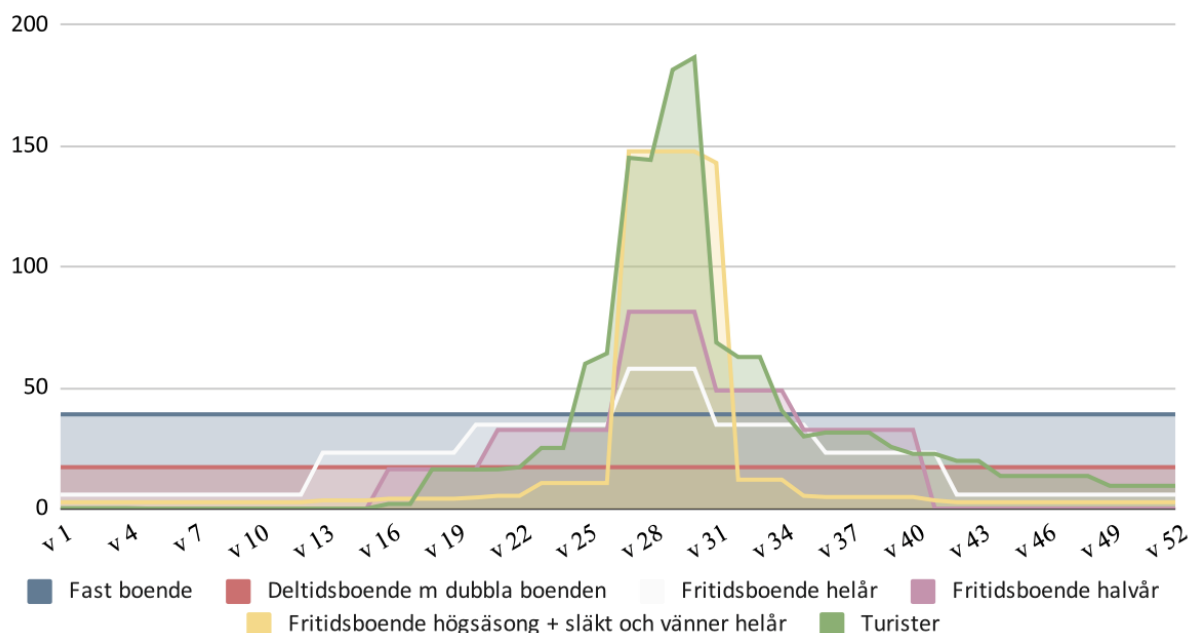


Diagram 2 illustrerar hur de olika befolkningskategorierna bebor ön och överlappar varandra.



Diagrammen visar att 39 personer bor på Holmön under lågsäsong och 576 personer under helger under högsäsong. Förhållandet för Holmön beräknas som:

$576 / 39 = 14,8$, alltså 1:15.

Under en helgdag på sommaren är det mänskliga trycket på ön 15 gånger högre än en dag under vintern. Detta skulle ge Holmön ett värde på 2.

Huruvida vattenresurser, avloppssystem, energiförsörjning, wi-fi, färjor, hamnar och vägar, brandkår och närvaro av läkare och sjuksköterskor på Holmön kan hantera sådana skiftande krav är en fråga vi kommer att diskutera senare. Det är som om Manhattan, med en nattbefolkning på 1,63 miljoner, skulle ha en dagbefolkning på 24,5 miljoner, eller om Helsingfors, med en invånare på 632 000 en vinterdag, skulle ha 9,5 miljoner människor i stan på en sommar dag.

e Källor

http://www.holmon.se/wp-content/uploads/2020/07/HUF_LEA.pdf

Indikator 6: Verkligt avstånd

a Motivering

Hur långt det är till en ö kan verka enkelt att ta reda på men är lite knepigt i verkligheten om man vill förstå hur avståndet påverkar bobarheten. Det behövs tre indikatorer: avstånd (indikator 6), tillgänglighet (indikator 7) och upplevt avstånd (indikator 8). Den ena leder till det andra, vi börjar med de verkliga avstånden.

Avståndet i kilometer eller sjömil kan mätas antingen som sträckan av vatten som skiljer ön från fastlandet, eller som sträckan från hamn till hamn. När man bedömer bobarheten är det rimligt att också räkna på färdvägen liksom den tid det tar att färdas, eftersom det är förutsättningen för att förstå hur tillgänglig ön är (indikator 7), och öns mänskliga geografi.

b Definition

I Europa har vi fem kategorier av öar, räknat på avstånd (Baldacchino och Pleijel 2015):

Kategori	Type	Definition
A	Med bro	Öar med fast förbindelse – bro, tunnel – till fastlandet. Ofta belägna i städer, sjöar, sjödistrikt eller floder.
B	Vid kusten	Öar utan bro helt nära fastlandet, tillräckligt nära för att var en integrerad del av kusten. Inom synhåll, hitom horisonten ¹⁾ . väl inom VHF-räckvidden ²⁾ . Ofta en del av ett fastlandssamhälle, kommun eller län.
C	Utanför kusten	Öar längre ut till havs, öar belägna långt från land, utom synhåll eller knappt synliga, men närmare än 12 sjömil från fastlandet.
D	På öppet hav	Öar ute till havs, avlägsna öar belägna mer än 12 sjömil från land, utanför territorialvattengränsen.
E	Utanför Europa	Öar utanför den europeiska kontinenten, som ändå hör till Europa

¹⁾ Stående, på 1,70 meters höjd, är horisonten ungefär 5 km bort

²⁾ En liten båtantenn vid havsnivå har en VHF-räckvidd på cirka 5 nm ~9 km

c Beräkning

A	B	C	D	E
Med bro	Upp till 5 km från land, ingen bro	5–50 km från land	Mer än 50 km från land	Utanför den europeiska kontinenten

d Exempel

Typ A

Mont-Saint-Michel i Frankrike är en klippa knappt 100 hektar stor med en klosterkyrka som ligger mitt i vidsträckta sanddyner. Här bor 44 personer som via en landbrygga tar emot 2,5 miljoner besökare årligen (ett förhållande mellan turist och lokal på 5680:1). Mont-Saint-Michel har en stark ö-identitet, även om den blir en ö bara tjugo gånger om året när tidvattnet går extra långt in och översvämmar landförbindelsen.

Typ B



Suomenlinna. Foto: Suomen Ilmakuva Oy © Sveaborgs styrelse

Suomenlinna, Sveaborg på svenska, utanför Helsingfors, är en av de största havsfästningarna i världen, belägen vid infarten till Helsingfors. Byggprocessen startade 1748 när Finland var en del av Sverige och är det dyraste försvarsprojektet i svensk historia. Sveaborg har funnits med på Unescos världsarvslista sedan 1991. På ön bor cirka 840 människor. Här finns livsmedelsbutik och grundskola. Antalet årliga besökare är cirka 670.000, främst dagsturister. Avståndet till Sveaborg är cirka 1 kilometer från Helsingfors centrum. Det trafikeras mer än tio gånger om dagen av färjor och vattenbussar. Resan tar cirka 15 minuter.

Typ C

Capri ligger 5 kilometer utanför Punta Campanella på Sorrentohalvön i Italien. Men huvuddelen av sjötrafiken på väg mot Capri avgår från Neapels hamn och anlöper Marina Grande, en resa på 33 kilometer, som tar ungefär en timme. Avståndet man färdas för att nå Capri placerar ön i kategori C.

Typ D

Lastovo är en 47 km² stor ö långt ut i Adriatiska havet, den mest avlägsna av de kroatiska öarna. Lastovo har 792 personer bofasta, men med sommarboende och besökare motsvarar belastningen på öns infrastruktur ett invånarantal om 1 509 personer.

Avståndet till Lastovo från Split på fastlandet är fågelvägen 90 km men med färja 207 km (färjor går sällan fågelvägen). Det finns daglig färje- och katamarantrafik från Split till Lastovo, med ankring på öarna Korcula och Hvar. Färden tar fem timmar med färjan och tre timmar med katamaranen. Lastovo är alltså en kategori D-ö.

Typ E

Europas *ultra-perifera regioner* territorier som tillhör EU:s medlemsländer men är belägna långt från den europeiska kontinenten. Dessa är de franska utomeuropeiska departementen (Martinique, Guadeloupe, Réunion, Franska Guyana och nyligen tillkomna Mayotte), Kanarieöarna (Spanien) samt Madeira och Azorerna (Portugal).

e Källor

[Baldacchino, G & Pleijel, C. 2015. Populated islands of the European Union: A simple matrix and what it tells us. Opens in PDF-format.](#)

Indikator 7: Tillgänglighet

a Motivering

Medan avstånd är en geografisk sträcka så är tillgänglighet ett socioteknisk begrepp, en kombination av transportsätt, tidtabeller, reskostnad, restid, väntetid och byten, anpassning till väder, årstid, passagerares funktionshinder och sträckans avstånd.

Öar med stora befolkningar kan ha många viktiga tjänster såsom sjukvård, utbildning och administration på ön. Öbor som bor nära kusten (kategori B) kan pendla dagligen. För öbor utanför kusten (kategori C) är det svårare att få tillgång till service. För öbor på öar i öppet hav kan det vara nästan omöjligt för öbor på öar i öppet hav (kategori D) att få tillgång till service varje/inom en dag. Mindre öar i skärgårdar möter har ofta dubbla handikapp genom att de först ska ta sig till en annan ö, innan de kan nå fastland med full service. Det skapar en otillgänglighet som inte går att jämföra med fastlandet.

b Definition

Graden av tillgång till tjänster på en 4-gradig skala, från hög till låg tillgänglighet.

c Beräkning

1	2	3	4
Tillgång till annan destination som kräver övernattning	Tillgång till annan destination är möjlig flera dagar i veckan, utan övernattning	Tillgång till destination möjlig på dagtid och kvällstid, utan övernattning	Lokal tillgång

Summerat värde dividerat med summan av tillämpliga svar. Öppna tabellen (i pdf-format) genom att klicka [här](#). Ta bort de faktorer som inte är tillämpliga!

d Exempel



Hamnen i Shapinsay. Foto Christian Pleijel

Shapinsay är en av Orkneyöarna, norr om det skotska fastlandet. Ön har en befolkning på drygt 300. Här finns grundskola, ett gemenskapscenter, som fungerar som huvudkontoret för den lokala utvecklingsfonden, butik, postkontor, vårdcentral med deltidstjänst för allmänläkare och en sjuksköterska på heltid, samt en kyrka.

För att komma till Shapinsay måste du först ta dig till Kirkwall. Det går flyg till Kirkwall eller båt, antingen från det skotska fastlandet från Gills Bay till St Margaret's Hope med Pentland Ferries, eller med Northlink Ferries från Scrabster till Stromness (bägge ligger 20-30 minuters bilresa från Kirkwall). Om du inte är sugen på att köra hela vägen finns det en Northlink-färja som går direkt från Aberdeen till Kirkwall. m/v Shapinsay, som togs i drift 1989, trafikerar ön med sex avgångar dagligen från Kirkwall, en 9 kilometer lång (25 minuters) överfart.

I Scottish Index of Multiple Deprivation (SIMD) hamnar Shapinsay i decil 4 bland de 40% av de mest eftersatta områdena i landet. Mätt i tillgänglighet (Geographical Access) tillhör Shapinsay de 2% av de mest eftersatta områdena i Skottland, som nummer 146 av de 6976 datazonerna. När det gäller bostäder och inkomst får Shapinsay låga poäng men jämför sig positivt med andra områden i hela landet när det gäller hälsa, utbildning och kompetens, och i synnerhet brottslighet.

År 2022 bildade invånarna i Shapinsay en utvecklingsfond - Shapinsay Development Trust. De uppförde ett vindkraftverk som nu är deras kassako: inkomsten är upp till 5000 pund om dagen från den el de säljer till energibolag. En del av pengarna används till att amortera av banklån, en del investeras i samhälltjänster till exempel en färjeförbindelse till Kirkwall utanför öppettider, som går två gånger på kvällen och på söndagsmorgnar på sommaren. Denna extra service medger att invånarna deltar i kvällskurser, kvällsarbete, föräldrakvällar i Kirkwall Grammar School, bio, kvällsmåltider på restauranger och många andra saker.

Vilken tillgänglighet till tjänster har människor på Shapinsay? Nedanstående sammanställning är baserad på Shapinsay Community Action Plan, Scottish Index of Multiple Deprivation, en fältstudie av Christian Pleijel 2012 och ett besök av ESIN 2017.

I tabellen nedan ser du en del av den utvärdering som gjordes. Hela tabellen omfattar 44 faktorer och finns tillgänglig i pdf-format genom att klicka [här](#).

Service	Tillgänglig på ön	Tillgänglig någon annan stans				Tillgänglighet skala 1-4
		Plats	Avstånd (km)	Avstånd (tim)	Kräver övernattning	
Jordbruks /fiske konsulent		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3
Bageri	Thomas Sinclair grocery & bakery					4
Bank		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3
Bokhandel		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3
Slaktare		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3
Kafé	Smithy's öppet sommartid					3
Bilverkstad		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3
Snickare		Kirkwall 8 turer/dag	9	0,5	Nej	3

Sammanräkningen för Shapinsay blir $149/46 = 3.2$, alltså en tillgängighetsnivå på 3. Det är i hög grad tack vare den extra färjan som förflyttar Shapinsay från nivå 2 till 3.

e Källor

[Shapinsay Community Action Plan. Research Report. Shapinsay Development Trust 2020-2025. Opens in PDF-format.](#)

[SIMD. Scottish Index of Multiple Deprivation](#)

Indikator 8: Upplevt avstånd

a Motivering

En ös identitet och bilden av en ö är som två sidor av ett och samma mynt. Identitet är vem du är; bilden är hur andra ser dig. På ena sidan är den verkliga ön; på andra sidan hur ön uppfattas. Det gäller till exempel avstånd. Ena sidan är det faktiska avståndet som öborna känner till det; den andra sidan är hur främlingar uppfattar avståndet till ön.

Färjor är ett långsamt transportmedel som rör sig med en medelhastighet på 18 knop (33 km/h). Katamaraner kan göra 25 knop (46 km/h), en kabelfärja dras i 4 knop (7 km/h). Farten

går ned i gropig sjö. Ett tunnelbanetåg har en medelhastighet om 35 km/h, inklusive stopp. Med bil är vi vana vid att färdas i 70-90 km/h. Tåg kör i hundra eller flera hundra km/h, trafikflygplan flyger i cirka 800 km/h. Om vi jämför nutida flygplans hastighet med den fart som Christoffer Columbus reste med (en medelhastighet på 10 knop), så har världen nu blivit 80 gånger mindre än den var på medeltiden.

Öar verkar avlägsna. De kombinerar en isolerad position, att man måste resa över vatten som man kanske inte är van vid, att man lämnar fastlandets säkerhet, och att det tar ovanligt lång tid att ta sig till ön även det är en kort passage. Enkelt uttryckt är avståndet från Valencia till ön Menorca 320 kilometer och tar 9,5 timmar, medan avståndet från Valencia till huvudstaden Madrid är 360 kilometer och tar 3,5 timmar. Från Valencia upplevs alltså Menorca som mycket mer avlägset än Madrid. Detsamma gäller Åbo, Finland, som ligger 167 kilometer från Helsingfors, Finlands huvudstad, och 171 kilometer från Åland. Motorvägen tar dig från Åbo till Helsingfors på 2 timmar, medan resan till Mariehamn, Ålands regionhuvudstad, tar 5 timmar.

Ett sätt att beskriva detta är att använda isokroniska (iso = lika, chrone = tid) kartor, som visar avstånd i tid, inte kilometer eller sjömil. Forskare inom geografi menar att livsutrymmet har förändrats. Med förbättrad transportteknik talar de om en krympande värld (jämför resonemanget om Columbus ovan). Det är dock inte unikt för transportsystemet. Kommunikationsutvecklingen med telefon, e-post, digitala möten, finanssystem och e-handel har givit oss en ny uppfattning om tid och rum.

b Definition

Förhållandet mellan de verkliga och de upplevda avstånden, i restid.

c Beräkning

År 2013 gjorde forskarna Ioannis Spilanis, Thanasis Kizos, Michalis Vaitis och Nikoletta Koukourouvli vid University of the Egean en Atlas of the European Islands, där de beräknade tillgängligheten för utvalda öar med hjälp av formeln:

$$VD = (RT + BT + WT + (P \times 168/N)) \times TS$$

VD = virtuellt avstånd (km)

RT = verklig restid (h)

BT = boarding tid (h)

WT = möjlig väntetid om resan inkluderar byte av färjor i en hamn (h)

P = sannolikhet att hinna med färjan

168 = antal timmar/vecka

N = frekvens av veckoanslutningar

TS = färjans medelhastighet antagen som 20 knop (29,7 km/h)

Formeln ovan beräknar det upplevda avståndet från en hamn på fastlandet till en hamn på en ö. Om din resa inkluderar avstånd på både havet och land, kan du använda ett enklare sätt att beräkna:

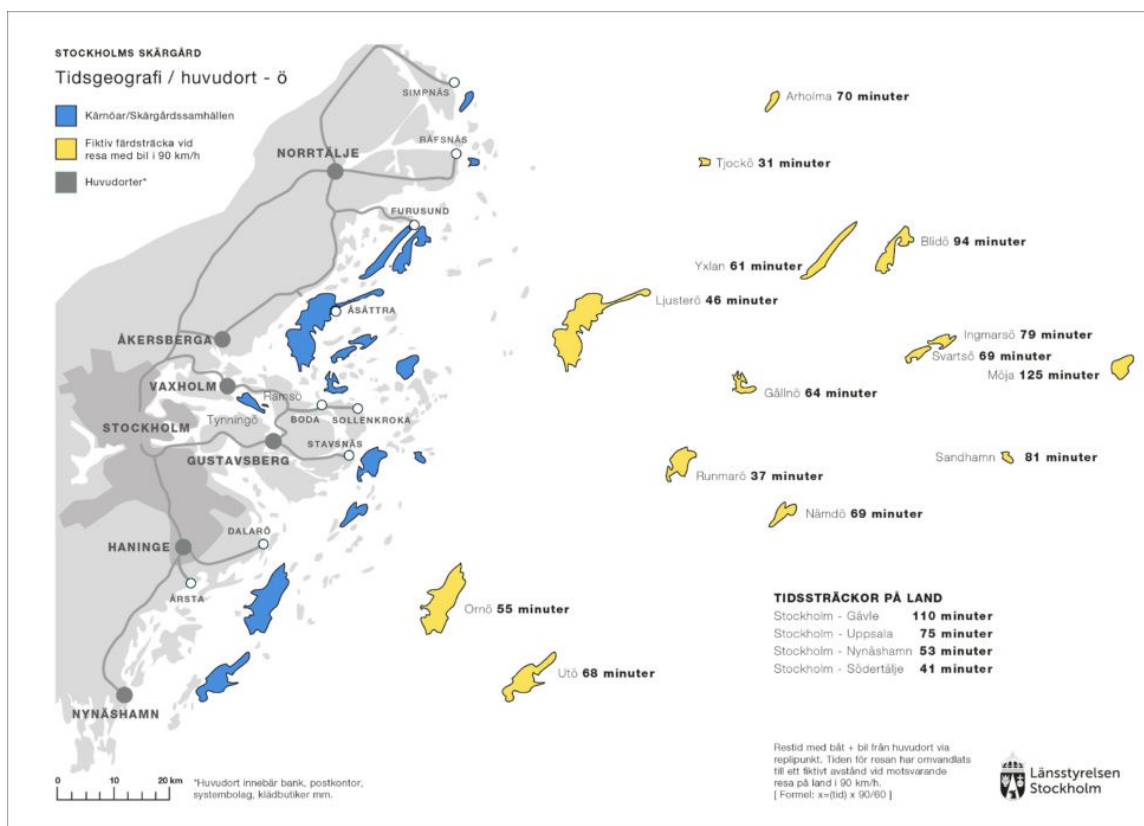
$$\text{Upplevt avstånd} = \text{realtid [h]} \times 90 \text{ [km/h]}$$

Tid = den tid resan tar i timmar

90 km/h = hastigheten för en bil på en riksväg

1	2	3	4
Öns upplevda avstånd är fyra eller fler gånger den verkliga	Öns upplevda avstånd är tre gånger den verkliga	Öns upplevda avstånd är två gånger den verkliga	Öns upplevda avstånd är densamma som den verkliga

d Exempel



På kartan har öarna flyttats från sina verkliga positioner (fetiiga konturer) till nya positioner (markerade med gult) på ett upplevt avstånd, vilket är hur långt man kommer när man reser på fastlandet i 90 km/h.

Under 2019 använde Stockholms länsstyrelse begreppet "tidsgeografi" för att göra en isokron karta över sin skärgård. De använde den enklare formeln, multiplicerade restiden (i timmar) med hastigheten för en bil på en stamväg (90 km/h).

I tabellen nedan kan du se de verkliga och upplevda avstånden till fjorton bebodda öar i Stockholms skärgård. På kartan har öarna flyttats från sina verkliga positioner (fetiiga konturer) till nya positioner (markerade med gult) på ett upplevt avstånd, vilket är hur långt man kommer när man reser på fastlandet i 90 km/h.

	Verkligt avstånd (km)	Verklig restid (min)	Upplevt avstånd (km)	Förhållande	Indikator värde
Arholma	56	70	105	1:1,9	3
Tjockö	30	31	47	1:1,6	3
Blidö	35	94	141	1:4	1
Yxlan	30	61	92	1:3,1	2
Ljusterö	25	46	69	1:2,8	2
Ingmarsö	33	79	119	1:3,6	1

Svartsö	33	69	104	1:3,1	2
Möja	45	125	188	1:4,2	1
Gällnö	30	64	96	11:3,2	2
Sandhamn	38	81	122	1:3,2	2
Runmarö	25	37	56	1:2,2	3
Nämdö	36	69	104	1:2,8	2
Ornö	32	55	83	1:2,6	2
Utö	28	68	102	1:3,6	1

Beräkning för t ex Arholma:

Tiden resan tar i timmar: $70 \text{ min} / 60 \text{ min/h} = 1,17 \text{ h}$

Upplevt avstånd: $1,17 \text{ h} \times 90 \text{ km/h} = 105 \text{ km}$

Förhållande: $105 \text{ km} / 56 \text{ km} = 1,88$, alltså 1:1,9

Den euklidiska världen där rummet är platt och definierad av raka och parallella linjer, en värld av stabila enheter, välgrundade antaganden och sunt förnuft, har styrt människans förståelse av sin omvärld under de senaste tvåtusen åren. Man kan kalla den för en ingenjörsmode, skapad för planering, ritningar och logiskt beslutsfattande, som har varit överlägsen andra former av beslutsfattande på grund av sin goda vetenskapliga grund.

Att gå in i en icke-euklidisk värld av tidsgeografi är annorlunda och ovanligt men hjälper oss förstå hur människor uppfattar våra öar, deras tillgänglighet och bobarhet.

e Källor

ESPON. 2010. Islands' Atlas. [The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy \(EUROISLANDS\)](#). ESPON 2013 Program. ESPON & University of the Aegean. Opens in PDF-format.



The Habitability Handbook – An assessment tool for viable island communities by the [Archipelago Institute at Åbo Akademi University](#) is licensed under [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License](#).