

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

90k. A

S.O.U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 34
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

SKÄRGÅRDARNAS BEHOV AV FÖRBÄTTRADE KOMMUNIKATIONER

AVGIVET AV

1938 ÅRS SKÄRGÅRDSUTREDNING

Del I.

STOCKHOLM
1939

Statens offentliga utredningar 1939

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Svenska Tryckeri a.-b. 59 s. **K.**
2. Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. Beckman. 30, 87 s. 6 kartor. **Fö.**
3. Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Beckman. 206 s. **K.**
4. Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. Lund, Blom. v, 106 s. **Ju.**
5. Betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. Norstedt 163 s. **Fi.**
6. Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. Kihlström. 126 s. **Jo.**
7. Betänkande angående justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. Norstedt. 128 s. **Ju.**
8. Betänkande med förslag till exporttariffer. Beckman. 20 s. **K.**
9. 1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. Norstedt. 341 s. **Ju.**
10. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinarieregelemente. Marcus. 130 s. **Fi.**
11. Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. Idun. 319 s. **H.**
12. Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. Hæggström. 125 s. **Jo.**
13. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. Marcus. 257 s. **S.**
14. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 2. Verkställda undersökningar. Marcus. 550 s. **S.**
15. Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. Hæggström. 194 s. **S.**
16. Utredning och förslag angående fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. Hæggström. x, 157 s. **E.**
17. Utredning och förslag rörande fri undervisningsmateriell för folk- o. fortsättningsskolor. Hæggström. 224 s. **E.**
18. 1938 års arvsskattekommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. Marcus. 264 s. **Fi.**
19. Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. Marcus. 82 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. Beckman. 28 s. **S.**
21. Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. Norstedt. 39 s. **Ju.**
22. Betänkande och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor. Hæggström. (2), 74 s. **K.**
23. Ledningen av landstingens hälso- och sjukvårdsverksamhet. Beckman. 105 s. **S.**
24. Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 2. Arbetsförhet m. m. Beckman. 117 s. **S.**
25. Betänkande med förslag till lag om arbetsfostran m. m. Marcus. viij, 134, 138, 142 s. **Ju.**
26. Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 1. Förslag till familjebidragslag m. m. Beckman. 75 s. **Fö.**
27. Betänkande med utredning och förslag angående rätt för folkskollärare m. fl. att inskrivas vid universitet och högskolor samt där avlägga examina. Hæggström. 80 s. **E.**
28. Betänkande rörande ett ändamålsenligt utnyttjande av kronans fiskevatten. Idun. 237 s. 1 karta. **Jo.**
29. 1937 års domsagoutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av domsagoförvaltningen samt löne-reglering för domsagopersonalen. Norstedt. 126 s. **Ju.**
30. Betänkande med utredning och förslag rörande tillgodoseendet av behovet av allmänna samlingslokaler. Marcus. 134 s. **S.**
31. Betänkande angående vissa med vården av civila patienter å garnisonssjukhusen sammanhängande organisationsfrågor. Beckman. 75 s. **Fö.**
32. Betänkande angående revision av tryckfrihetsförordningens ansvarighetsregler och därmed sammanhängande förhållanden. Norstedt. 51 s. **Ju.**
33. Betänkande med förslag till ändringar i förmynderskapslagstiftningen. Av Å. Holmbäck. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 92 s. **Ju.**
34. Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 1. Beckman. 200 s. 8 bil. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 34
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

SKÄRGÅRDARNAS BEHOV AV FÖRBÄTTRADE KOMMUNIKATIONER

AVGIVET AV

1938 ÅRS SKÄRGÅRDSUTREDNING

Del I.

STOCKHOLM 1939
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1979 39]

KUNGL. BIBLIOTEKET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet 5

I. Inledning med historik 9
Åtgärder från riksdagens sida 9
Åtgärder från Kungl. Maj:ts sida 15

II. Utredningsåtgärder från sakkunnigas sida 18
Sakkunnigas uppläggning av utredningsarbetet 18
Vissa sakkunnigas allmänna synpunkter och beaktanden vid utredningsarbetet 19
Särskilt uttalande 28

III. Sakkunnigas inventering och förslag 31
Göteborgs och Bohusläns skärgårdar 31
Inventeringen 31
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen 43
Motiveringar och förslag 44
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter 68
Hallands läns skärgård 71
Inventeringen 71
Motiveringar och förslag 71
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter 72
Malmöhus län 73
Kristianstads län 73
Blekinge läns skärgårdar 73
Inventeringen 73
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen 75
Motiveringar och förslag 76
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter 81
Gotlands läns skärgård 83
Kalmar läns skärgårdar 83
Inventeringen 83
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen 87
Motiveringar och förslag 89
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter 96
Östergötlands läns skärgårdar 98
Inventeringen 98
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen 103
Motiveringar och förslag 103
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter 108

Sid.

Södermanlands läns skärgårdar ... 109
Inventeringen ... 109
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 110
Motiveringar och förslag ... 111
Stockholms läns skärgårdar ... 112
Inventeringen avseende partiet Nynäshamn—Dalarö ... 112
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 113
Motiveringar och förslag ... 117
Inventeringen avseende partiet Nämdö—Ingmarsö ... 123
Motiveringar och förslag ... 129
Inventeringen avseende partiet Ljusterö—Furusund ... 136
Motiveringar och förslag ... 141
Inventeringen avseende partiet Rådmansö—Öregrund ... 147
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 151
Motiveringar och förslag ... 152
Inventeringen, avseende post och telefon för hela länet ... 158
Motiveringar och förslag ... 159
Sammanfattning för hela skärgården av förslag med kostnadsuppgifter 160
Uppsala läns skärgård ... 165
Gävleborgs läns skärgårdar ... 165
Inventeringen ... 166
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 169
Motiveringar och förslag ... 170
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter ... 171
Västernorrlands läns skärgårdar ... 172
Inventeringen ... 172
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 175
Motiveringar och förslag ... 175
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter ... 184
Västerbottens läns skärgård ... 186
Inventeringen ... 186
Motiveringar och förslag ... 187
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter ... 189
Norrbottens läns skärgårdar ... 190
Inventeringen ... 190
Uttalande av länsstyrelsen till inventeringen ... 192
Motiveringar och förslag ... 192
Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter ... 197
Sammanfattning länsvis av befolkningstal och kostnader för föreslagna kommunikationsförbättringar ... 199
Sakkunnigas hemställan ... 200

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 21 juli 1938 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att inom departementet, med beaktande av vad föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden samma dag anfört, biträda med verkställande av utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för detta behovs tillgodoseende samt inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Jämlikt detta bemyndigande tillkallade departementschefen för sagda ändamål såsom sakkunniga f. d. generaldirektören Axel Granholm, ordföranden i Stockholms läns landsting, ledamoten av riksdagens andra kammare Martin Andersson i Ektorp, ledamoten av riksdagens andra kammare Gustaf Karlsson i Munkedal, byråingenjören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Dag Blomberg, verkställande direktören i Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag, kaptenen Oscar Ekebohm, Stockholm, omnibusdirektören Gösta Wahlstedt, Stockholm, och generalsekreteraren i Svenska skärgårdsförbundet, kaptenen Edward Wasell, Stockholm. Därjämte uppdrog departementschefen åt Granholm att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete samt förordnade andre kanslisekreteraren i kommunikationsdepartementet Nils Hellenius att vara de sakkunnigas sekreterare.

För fullgörande av det emottagna utredningsuppdraget enligt av departementschefen meddelade direktiv hava sakkunniga, som av betänkandet närmare framgår, genom berörda länsstyrelser inhämtat uppgifter och upplysningar från representanter för skärgårdsbefolkningen, myndighetspersoner och institutioner i och för erhållande av erforderligt underlag för bedömande av de olika skärgårdarnas befolkning, näringsliv, trafikförhållanden samt behov av förbättrade kommunikationer. Vid denna allmänna inventeringsförrättning har ock en inventering av motsvarande omfattning, avseende vissa särskilda delar av skärgårdarna, verkställts direkt av sakkunniga, vilka ock under den efterföljande utredningens gång låtit bekommet inventeringsmaterial bli föremål för kompletteringar. Sakkunniga hava därjämte, som även av betänkandet närmare framgår, i och för utförande av nödiga specialundersökningar av huvudsakligen teknisk och driftsekonomisk art anlitat

vägteknisk resp. sjöfartsteknisk expertis i betydande omfattning ävensom, efter medgivande av chefen för kommunikationsdepartementet, företagit orienteringsresor genom de olika skärgårdarna i riket, varvid rådplägning med representanter för befolkningen ägt rum.

Till sakkunniga hava, för att tagas i övervägande vid deras utredningsarbete eller för avgivande av yttrande, överlämnats framställningar, vilka nedan äro förtecknade. De hava i de olika sammanhangen och i den mån, de kunnat vara för sakkunnigas arbetsuppgifter aktuella, vederbörligen i sak av sakkunniga beaktats vid framställandet av deras olika förslag samt, då så varit föranlett, i föreskriven ordning besvarats.

Sakkunniga, som slutfört sitt uppdrag i vad den mera kommunikationstekniskt betonade delen av utredningen avser (företag rörande vägar, båtbryggor, hamnar, till vägväsendet mera omedelbart anknutna båtleder m. m.), få härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna däremot svarande första del av sitt betänkande, mynnande i motiveringar och förslag till åtgärder för en allmän förbättring av skärgårdarnas kommunikationer. Sakkunnigas avsikt är sedan att fortgå till slutbehandling av den till utredningen hörande frågan om eventuellt behövliga åtgärder för vidmakthållande av den yrkesmässiga sjöfarten inom skärgårdarna såsom genom lagstiftning om koncession eller genom beviljande av subvention.

Om de föreslagna åtgärderna äro sakkunniga överens i sak, men föreligger avvikande mening från undertecknade Anderssons, Blombergs och Ekebohms sida beträffande sättet för finansieringen.

Stockholm den 25 november 1939.

AXEL GRANHOLM
Ordförande.

MARTIN ANDERSSON	GUSTAF KARLSSON	DAG BLOMBERG
O. EKEBOHM	GÖSTA WAHLSTEDT	G. E. WASELL

/ *Nils Hellenius.*

FÖRTECKNING

å remisser och inlagor, vilka vid sidan av inventeringsmaterialet överlämnats till sakkunniga och beaktats vid framläggandet av sakkunnigas förslag.

Landsfiskalens i Kville landsfiskalsdistrikt (Göteborgs och Bohus län) skrivelse den 17 december 1938 angående anläggande av en mindre hamn å Gåsö;

C. Olaussons m. fl. å Tjörn skrivelse den 18 juli 1939 angående Tjörns förbindande med fastlandet medelst färja;

G. Holmarks m. fl. i Hamburgsund skrivelse den 19 juli 1939 angående förbättring av vissa trafikförhållanden därstädes;

Skaftö kommuns vägstämmoombuds (J. Svenssons) skrivelse den 19 juli 1939 beträffande skärgårdskommunikationerna inom Skaftö kommun (Källviken, Fiskebäckskil—Rågårdsvik, Ellös m. m.);

Kungl. remiss den 3 oktober 1939 angående av municipalnämnden i Klädesholmens municipalsamhälle gjord framställning om statsbidrag till bestridande av kostnaderna för utvidgning av färje-(passbåts-)förbindelsen Klädesholmen—Bleket på Tjörn. Besvarad med underdånigt utlåtande den 4 oktober 1939;

Utdrag ur protokoll från kommunalfullmäktiges i Malmöns kommun sammanträde den 21 oktober 1939 angående förbindelseled med Lysekil över Åby- och Brofjordarna.

E. Martinssons m. fl. i Joggesö (Blekinge län) skrivelse den 10 februari 1939 angående båtbrygga vid Joggesö;

Länsstyrelsens i Blekinge län skrivelse den 27 oktober 1939 med överlämnande av uttalanden av J. Nilsson m. fl. i Ö. Hästholmen samt av 1935 års Blekingeutredning m. fl. rörande förslag till omläggning och förbättring av väg från brygga å Ö. Hästholmen till brygga å Ytterön samt ombyggnad av sistnämnda brygga;

Länsstyrelsens i samma län skrivelse den 31 oktober 1939 med överlämnande av kommunalfullmäktiges i Torhamn socken underdåniga skrivelse av den 5 maj 1939 samt G. Anderssons m. fl. i Tjurkö underdåniga skrivelse av den 6 mars 1939 angående vissa kommunikationsförbättringar.

Havsfiskaren O. Jonssons m. fl. i Björkvik och Vilan i Döderhults socken (Kalmar län) skrivelse den 3 oktober 1938 angående bidrag av statsmedel till anläggning av viss utfartsväg i Döderhults socken;

H. Johanssons m. fl. i Misterhult skrivelse i februari 1939 angående anläggning av en kustväg genom Misterhults socken;

Länsstyrelsens i Kalmar län skrivelse den 18 augusti 1939 angående fastlandsförbindelse för öarna Runnö och Vållö.

Kungl. Maj:ts skrivelse den 6 augusti 1938 med överlämnande av J. W. Petterssons m. fl. i Svartnö, Furusund (Stockholms län) underdåniga skrivelse av den 1 augusti 1938 angående förbättrade postförbindelser till vissa orter i Länna församling;

Protokollsutdrag från kommunalnämndens i Nynäshamn sammanträde den 9 augusti 1938 angående förbindelse mellan Bedarön och fastlandet;

Kungl. Maj:ts skrivelse den 1 september 1939 med överlämnande av Herrö Arrende- och Tomtägareförenings underdåniga skrivelse den 15 augusti 1938 angående förbättrade kommunikationer för öarna Herrö och Yxlö;

Mellstens Fiskehamnsförenings u. p. a. skrivelse den 5 december 1938 angående förbindelse mellan Mellsten och fastlandet med länsstyrelsens i Stockholms län över densamma avgivna yttrande den 11 februari 1939;

Stockholms läns Socialdemokratiska Partidistrikts skrivelse den 22 april 1939 med överlämnande av Gräsö arbetarekommuns framställning ifråga om kommunikationsförhållandena mellan Gräsö och fastlandet;

K. E. Carlssons m. fl. i Ljusterö skrivelse i juni 1939 angående färjeförbindelse mellan fastlandet och Ljusterö;

M. B. Metzéns, Singö, skrivelse den 16 augusti 1939 angående förbättrade förbindelser mellan Singö och fastlandet;

Ordförandens i Stockholms Läns Södra vägdistrikts skrivelse den 25 augusti 1939 angående förbättrade kommunikationer för Muskö.

Advokat Oskar Hjertquists i Härnösand skrivelse den 23 januari 1939 angående vintertrafiken mellan Härnösand och Lungön i Västernorrlands län.

I. Inledning med historik.

Den under senare tid pågående och med åren allt starkare accentuerade omvandlingen av vårt lands trafikväsen har även ställt rikets bebodda skärgårdar inför nya eller omformade kommunikationsproblem. Visserligen har den senaste utvecklingen medfört stora fördelar också för skärgårdarnas befolkning, men denna befolkning har dock ansett sig eftersatt i jämförelse med vad som — ej minst genom insatser från det allmännas sida — kommit invånarna på fastlandet i andra delar av riket till del. Några mera bestämda krav på en ändring till det bättre av denna sakernas ordning hava emellertid ej framkommit från skärgårdsbefolkningarna, åtminstone utöver mera lokalt betonade aktioner, förrän vid riksdagen år 1937.

Åtgärder från riksdagens sida.

Riksdagsmotion 1937. År 1937 väckte herr Olsson i Staxäng en motion (II: 393/1937) angående utredning av möjligheten att koncessionera skärgårdstrafiken för passagerarebefordran i regelbunden fart. I motionen framhålles, hurusom skärgårdstrafiken, särskilt sommartid, visat sig skapa komplicerade problem, inte bara för trafikföretagen utan även och i alldeles särskild grad för den bofasta skärgårdsbefolkningen. Såsom förhållandena med tiden gestaltat sig, utvecklade trafikföretagen en mördande konkurrens med priser och båtturer. En mycket stor del av den trafikerande allmänheten hade betydande olägenheter av denna konkurrens, och för den bofasta skärgårdsbefolkningen vore den till uppenbar skada och hotade att omintetgöra den trafik vintertid, som skärgårdsbefolkningen vore så ytterligt beroende av. Vintertrafiken (med skärgårdsångare) måste ju med hänsyn till den starkt minskade trafikvolymen medföra ganska betydande förluster, och det vore förenat med kännbara uppoffringar att upprätthålla denna i en omfattning, som svarade mot behovet. Det vore vinsten från badgästtrafiken sommartid, som skulle finansiera den reguljära trafiken i övrigt samt möjliggöra underhåll, moderniseringar och föryngring av skärgårdsflottan. Om trafikmöjligheterna sommartid icke kunde ekonomiskt utnyttjas till följd av ohämmad konkurrens, bleve de reguljära företagen, vilka efter bästa förmåga sökte tillgodose det ordinarie trafikbehovet, ur stånd att fullgöra denna sin uppgift och följden måste bli, att skärgårdsbefolkningen löpte allvarlig risk att få sämre eller inga trafikförbindelser alls vintertid. Skärgårdsbefolkningen vore bäst betjänt av en väl dimensionerad trafik, anpassad efter behovet på samma sätt, som för det dåvarande den yrkesmässiga biltrafiken för gods- och personbefordran reglerades.

Det syntes vara ett betydande allmänintresse, anförde motionären, att trafikföretag, som visat sig kunna sköta skärgårdstrafiken för personbefordran till allmänhetens fördel och som ansträngde sig för att upprätthålla mönstergill ordning i trafiken, utökade sina möjligheter att betjäna allmänheten och sörja för regelbunden vintertrafik, genom koncession kunde tillförsäkras ett rättvist och rimligt skydd mot konkurrens från sporadiska sommartrafikföretag. Den bofasta skärgårdsbefolkningen hade givetvis blivit lidande på att företagens ekonomi genom konkurrensen försämrats så, att de icke i tillräcklig utsträckning kunnat upprätthålla en i och för sig oräntabel vintertrafik. Med hänsyn till de konsekvenser, en huvudsakligen på spekulationshänsyn baserad tillfällighetstrafik visat sig medföra, borde staten på ett eller annat sätt ingripa för att få fram ordning, rättvisa och trygghet i detta hänseende. Motionären hemställde, att *riksdagen måtte besluta om utredning, huruvida och i vad mån det vore möjligt att koncessionera skärgårdstrafiken för passagerarebefordran i regelbunden fart.*[1]

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, till vilket motionen hänvisats, inhämtade yttranden från kommerskollegium och länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län, varjämte tillfälle att yttra sig bereddes jämväl intresserade sjöfartsföretag och sammanslutningar, Svenska skärgårdsförbundet, Västkustfiskarnas centralförbund samt Ostkustfiskarnas centralförbund. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län hade i sin tur införskaffat uttalanden i ärendet från rederier, myndigheter m. fl. i orten. Sålunda erinrar *Göteborgs polis* om att mindre företagare i konkurrens med äldre rederier insatt nya båtturer på skärgårdslinjerna, i synnerhet lör- och söndagar under sommaren, och att denna starka konkurrens medförde vissa olägenheter för den resande allmänheten. Ett koncessionssystem skulle med sin monopolisering av skärgårdstrafiken huvudsakligen gynna de större rederierna. Skärpning av kraven på passagerarefärande fartyg erbjöde en bättre och framkomlig väg. *Styrsö sockens kommunalnämnd* yrkade på förbättring av skärgårdstrafiken, i synnerhet vintertid, och *Öckerö sockens kommunalnämnd* tillstyrkte motionen under framhållande, att en koncession borde förbehållas vederbörande kommun. *Styrsö Trafikaktiebolag* tillstyrkte koncessionering under framhållande, att genom priskriget vintertrafikens nöjaktiga uppehållande riskerades. *Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård* underströk det sämre utnyttjande av båtmaterialet, som bleve följden av ohejdad konkurrens och som visade sig i anhopning av konkurrerande tonnage vid väntade trafikmaximer och brist på lägenheter under andra tider och till mindre eftersökta orter. En behörighetslag att användas vid behov å viss ort erbjöde vissa möjligheter.

Övriga hörda rederiföretag i Göteborgs och Bohus läns skärgård anslöto sig i huvudsak till motionens krav på koncession med visst förbehåll likväl, nämligen att koncession borde förekomma endast för statliga eller kommunala företag.

[1] Här och i det följande av referaten förekommande kursiveringar äro gjorda av sakkunniga.

Svenska västkustfiskarnas centralförbund betonade vikten av att — med hänsyn till fiskarebefolkningens behov och vanor — den icke regelbundna gods- och passageraretrafiken i skärgården lämnades fri. *Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening* saknade för ostkustens del anledning tillstyrka koncessionssystem, då priskrig och andra på västkusten påtalade missförhållanden icke gjort sig så starkt gällande. Konkurrens med kombinationen busslinje — tillfällig båtförbindelse till mera betydande öar medförde allvarliga faror för ekonomien. Öbefolkningens behov av vintertrafik tillgodosåges lättare av det allmänna medelst subvention än genom koncessioneringssystem. *Svenska skärgårdsförbundet* vitsordade rederiernas svårigheter på grund av konkurrens med motorfordon, passbåtar m. m. att uppehålla en i och för sig förlustbringande vintertrafik i skärgården. En allsidig utredning tillstyrktes i syfte att utfinna framkomliga vägar till säkerställande av skärgårdarnas trafikförhållanden, därvid frågan om samtrafiken mellan sjö- och landtrafik borde undersökas. *Svenska ostkustfiskarnas förbund* avrådde från utredningen och från tanken på koncessionssystem. Subvention åt erforderlig vintertrafik vore att föredraga.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anslöt sig till tanken på koncession men framhöll åtskilliga därmed förknippade svårigheter, såsom särskiljandet av för koncession lämpliga och ej lämpliga företag, gränserna för fjärrtrafik och koncessionerad närtrafik, taxornas fixering, vilken på basis av maximitaxor svårligen kunde undvika priskrig. Därjämte framhölls risken av att trafik, som vägrats koncession på regelbunden trafik, likväl uppehölles såsom lustturer. *Länsstyrelsen i Stockholms län* avrådde från koncessionssystem, som ej väntades medföra någon positiv lösning av svårigheterna.

Kommerskollegium anförde, att genom den ökade motortrafiken tonnage frigjorts från de inre vattenvägarna och sökt sig utåt, företrädesvis till västkusten. Ökad semesterledighet inom allt större folklager förstorade resandeströmmen, särskilt över helger, och krävde större tonnage än som vinterbehovet motiverade. Det vore ett betydande samhällsintresse att förebygga ett äventyrande av vinterförbindelserna, då befolkningen mången gång hade svårt att reda sig med egna båtar. Den stora resandeströmmen utgjorde sommartid rederiernas kompensation för vintertrafikens lågfrekvens. I Norge vore under utredning fråga om koncessionssystem, liknande det för bussväsendet gällande. Kollegium tvekade, huruvida behov av utredning enligt motionen förelåge. Ovisst vore om missförhållandena motiverade statsingripande. *Åtminstone beträffande Stockholms skärgård förelåge ej dylikt behov.* Kollegium ifrågasatte om ej påtalade missförhållanden på västkusten vore övergående och berodde på nyligen i trafik insatt gammalt tonnage, som sannolikt ej komme att förnyas. Då dylikt tonnage emellertid vore billigt i underhåll och av lång livslängd och därigenom kunde vålla ekonomiska störningar i skärgårdstrafiken, ville kollegium ej motsätta sig utredning angående den omfattning, vari missförhållanden förekomme. Nämnda utredning borde ej igångsättas, förrän det visat sig, att rådande missförhållanden ej

kunnat avhjälpas med understöd från landsting eller kommun och dylikt eller genom andra åtgärder, som icke innebure koncessions- eller tillståndsförfarande. Såsom hittills borde statsbidrag ej ifrågasättas för lokaltrafik. Skulle utredningen emellertid giva stöd för införande i någon form av tillståndsgivning, ifrågasatte kollegium *en behörighetslagstiftning, innefattande befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta från fall till fall, att trafiken inom viss skärgård skulle underkastas vissa villkor beträffande tonnage eller tillstånd o. s. v. Redan förefintligheten av dylik befogenhet skulle sannolikt avskräcka från kapitalinvestering i nya företag på ort med redan existerande tillfredsställande trafik.*

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott yttrade i huvudsak följande. Utskottet fann det bekräftat, att de med motionen avsedda missförhållandena åtminstone inom vissa områden och tidvis förekommit. Ohejdad konkurrens hade särskilt vållat olägenheter i Göteborgs skärgård, dit äldre tonnage sökt sig från andra orter på grund av överväldigande konkurrens från bussföretag. De ur social synpunkt skadliga återverkningarna i form av försämring av skärgårdsbefolkningens kommunikationsmöjligheter vintertid hade vitsordats beträffande såväl Stockholms som Göteborgs skärgård. För Stockholms skärgårds vidkommande avsåges dock härvidlag närmast en konkurrens med olika slag av trafikmedel. De i motionen berörda missförhållandena hade, enligt vad av utredningen framginge, egentligen befunnits lokaliserade till Göteborgs skärgård. Det åberopades, att till kommerskollegii kännedom hade ej kommit, att liknande förhållanden skulle finnas annorstädes. *I varje fall vore de konstaterade olägenheterna icke av den omfattning, att de motiverade att staten för det dåvarande reglerande ingrepe på ifrågavarande område.* Missförhållanden finge ej under några omständigheter mötas med biljettfördyringar eller tonnageinskränkningar, med följd att vissa befolkningskategoriers skärgårdsresor bleve försvårade. Om missförhållanden, särskilt sådana av social natur, i framtiden kunde motivera ett ingripande från det allmännas sida, borde enligt utskottets uppfattning, på sätt kommerskollegium därutinnan föreslagit, lämpligen först göras till föremål för en möjligast fullständig utredning, verkställd med anlitande av tillräcklig lokal sakkunskap. Endast för den händelse denna utredning styrkte behovet av dylikt ingripande, borde olika sätt härför komma under övervägande. Vid dylikt övervägande syntes böra undersökas jämväl, *huruvida icke förefintliga missförhållanden, särskilt i fråga om vintertrafiken, kunde avhjälpas genom understöd från landsting även inom andra län än Stockholms län, där sådant redan utginge, och i större omfattning än hittills ägt rum eller ock genom bidrag från lokal samfällighet av annat slag eller genom andra åtgärder, vilka icke innebure koncessions- eller eljest tillståndsförfarande. Först i den mån de nu antydda utvägarna visade sig oframkomliga, torde enligt utskottets förmenande ett ingrepp i sjöfartsnäringens traditionella frihet av så djupgående natur och med så svåröverskådliga konsekvenser som ett koncessionstvång böra upptagas till närmare dryftande.* Utskottet

åberopade, att jämväl 1932 års trafikutredning beträffande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel uttalat beträffande den inre konkurrensen inom sjöfarten, att den nuvarande situationen icke motiverade ett så allvarligt steg som ett brytande av sjöfartens uråldriga ställning att vara en för var och en tillgänglig fri näring. Med hänsyn till av utskottet anförda omständigheter funne sig utskottet — som väl kunnat förorda en allsidig och förutsättningslös utredning av ovan antytt slag — *icke kunna tillstyrka den av motionären begärda begränsade utredningen angående möjligheterna att genom koncessionering avhjälpa inom skärgårdstrafiken eventuellt rådande missförhållanden utan hemställde därför, att motionen icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.*

Andra kammaren anslöt sig till utskottets förslag. Härmed var frågan fallen för denna gång.

Riksdagsmotion 1938. Vid 1938 års riksdag upptogs frågan om skärgårdarnas kommunikationer ånyo. I motion nr 7 i första kammaren av herr Källman m. fl. och i den därmed likalydande motionen i andra kammaren, nr 19, av herr Lundquist m. fl. anhöllo motionärerna, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om *allsidig utredning rörande såväl skärgårdens behov av förbättrade kommunikationer som ock möjligheten att på ett för landet tänkbarast enhetligt sätt sörja för dessa behovs tillgodoseende.*

I motionen konstaterades att, medan stor omsorg ägnats fastlandets kommunikationsväsende, hade från statsmakternas sida förhållandevis litet uträttats för att förbättra förbindelserna till och från våra skärgårdsöar. Lönsamhet och ekonomi vore för trafiken mera avgörande än befolkningens behov. Därför hade denna huvudsakligen inrättats på linjer med starkare tillströmning av sommargäster och endast sommartrafiken vore föremål för större intresse. Den för befolkningen lika viktiga vintertrafiken hade behandlats mera styvmoderligt och såsom ofta förlustbringande inskränkts till ett minimum. Härigenom hade ett drägligt utövande av näringar i skärgården svårt hindrats, för att ej säga omöjliggjorts; särskilt fisket krävde snabba och regelbundna kommunikationer. Likaså mjölkproduktionen. Skärgårdsborna hade samma rätt som landets övriga medborgare till goda sjukvårdsmöjligheter, vilka i sin tur vore beroende av kommunikationerna. På grund av skärgårdsbefolkningens isolering finge den ej del av de frukter av modern civilisation, som stode fastlandsbefolkningen till buds, och detta hade lett till avfolkning av skärgården. Ju bättre kommunikationer, desto rikligare flödade en av skärgårdsbefolkningens huvudsakliga inkomstkällor, nämligen inkomster från sommargästerna. Fastlandsbefolkningens möjligheter till rekreation finge ej heller förbises liksom ej heller försvarets behov. Vad som närmast krävdes vore en allsidig utredning för hela landets vidkommande rörande hur skärgårdstrafiken lämpligen borde organiseras för att kunna fungera tillfredsställande. Det funnes många möjligheter, som i detta hän-

seende kunde prövas — *koncessionering av skärgårdstrafiken med åtföljande förpliktelser för koncessionsinnehavarna, vidgade ålägganden för landsting och vägstyrelser att sörja för goda skärgårdskommunikationer, samverkan med postverket, som hade ett uppenbart intresse av goda skärgårdskommunikationer för postgångens vidkommande, statsunderstöd med användning av från skärgården inflytande bensinskattemedel, skärgårdstrafikens övertagande i statens egen regi o. s. v.*

I utlåtande över föreliggande motion anförde *första kammarens andra tillfälliga utskott,* att utskottet i likhet med motionärerna funne påkallat, att en utredning komme till stånd, huruvida behov funnes för statligt ingripande, och utskottet förutsatte, att om dylika behov styrktes, utredningen skulle omfatta jämväl lämpliga åtgärder för bristernas avhjälpande. *I fråga om koncessionsförfarande anslöt sig utskottet till kommerskollegii inställning.* Utskottet förordade en allsidig utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för nämnda behovs tillgodoseende.

I utlåtande över föreliggande motion anförde *andra kammarens tredje tillfälliga utskott,* med åberopande av ett infordrat uttalande av kommerskollegium, att utskottet ville tillstyrka en allsidig utredning i motionens syfte under erinran att i förberörda motion vid 1937 års riksdag i grunden avhandlades samma problem, alldeles särskilt förhållandet mellan olika trafikföretag. Det åberopades, att kommerskollegium hade saknat anledning frångå sin 1937 intagna ställning, helst det nu avsåges i första hand en utredning rörande det faktiska behovet av förbättrade skärgårdsförbindelser. Skulle ett verkligt behov under den önskade utredningens gång konstateras, borde denna omfatta olika vägar för dess tillfredsställande, bland annat även de i den nu föreliggande motionen antydda, i sistnämnda fall dock sedan andra prövade utvägar icke skulle vara tillfyllest.

Utskottet åberopade jämväl ett uttalande av Svenska skärgårdsförbundet med tillstyrkande av utredningen i syfte att därigenom erhålla ett dittills saknat underlag för lösning av ett för hela Sveriges skärgårdar vitalt problem. För egen del biträdde utskottet motionärens uppfattning om att skärgårdskommunikationerna vore förtjänta av uppmärksamhet från statsmakternas sida. *Det syntes utskottet uppenbart, att kommunikationsväsendets kraftiga tekniska utveckling under senare tid endast i förhållandevis ringa utsträckning kommit skärgårdsbefolkningen tillgodo samt att på grund härav ifrågavarande befolkning även torde kunna antagas — i jämförelse med fastlandets invånare — ha blivit åsidosatt i såväl sociala som ekonomiska hänseenden.* Bil- och busstrafikens utveckling syntes ha medverkat till försämring av ångbåtsförbindelserna, åtminstone vintertid, till men för öbefolkningen. Men även städernas befolknings numera betydligt ökade möjligheter till rekreation och vila i skärgården kunde tänkas bli äventyrade genom nuvarande anordning av ångbåts- och busslinjer till rikets skärgårdar. Det vore därför av vikt att ett klarläggande komme till stånd av huruvida, med hänsyn till på olika

områden rådande missförhållanden, verkligt behov förelåge av ett ingripande från det allmännas sida i syfte att förbättra kommunikationerna inom rikets skärgårdar. Om så visade sig vara fallet, borde utredningen även avse utformandet av de lämpligaste sätten för ett dylikt ingripande. *Ett koncessionssystem borde likväl ej ifrågasättas förrän andra och mindre ingripande åtgärder övervägts och befunnits otillräckliga för uppnående av ifrågavarande syften.*

Motionerna biföllos av båda kamrarna och i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 april 1938 hemställde riksdagen om *allsidig utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för nämnda behovs tillgodoseende.*

Åtgärder från Kungl. Maj:ts sida.

I anslutning till riksdagens sålunda fattade beslut och gjorda hemställan upptog därefter Kungl. Maj:t det förevarande spörsmålet till sin behandling.

Den 21 april 1938 anförde sålunda — efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet — chefen för kommunikationsdepartementet följande:

»I anledning av motion vid 1938 års riksdag har riksdagen i skrivelse (nr 210) hemställt om en allsidig utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för nämnda behovs tillgodoseende. I detta sammanhang torde jag få erinra om, att frågan om skärgårdarnas kommunikationer varit föremål för riksdagens behandling även år 1937 i anledning av motion i andra kammaren, vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta om utredning, huruvida och i vad mån det vore möjligt att koncessionera skärgårdstrafiken för passagerarebefordran i regelbunden fart. Ifrågavarande motion föranledde icke någon riksdagens åtgärd.

Förbindelserna för befordran av gods och passagerare mellan fastlandet och skärgårdarna och mellan olika delar av de senare upprätthållas i huvudsak genom ångbåtslinjer. Endast i få fall har samfärdseln kunnat ordnas genom bro eller färja. I motsats till förhållandena på fastlandet ha kommunikationerna till och inom skärgårdarna sålunda nästan uteslutande upprätthållits av enskilda företag. Det allmänna har endast i ringa utsträckning direkt medverkat i skärgårdarnas kommunikationsväsen.

Under sommartiden, då fastlandsbefolkningen i viss utsträckning söker sig ut till skärgårdarna, torde kommunikationerna i allmänhet kunna sägas vara relativt goda. Sommarens gynnsammare väderleksförhållanden torde även möjliggöra för skärgårdsbefolkningen att i viss grad med egna båtar tillgodose transportbehovet. Däremot äro förbindelserna under vintertiden mindre tillfredsställande. Den fasta skärgårdsbefolkningen, som under den kallare årstiden är den enda, som anlitar förekommande förbindelser, är för fåtalig för att göra en trafik med någorlunda täta turer lönande. Härtill komma de svårigheter att upprätthålla trafiken, som framkallas av klimatiska förhållanden, vilka även utgöra ett svårt hinder för skärgårdsbefolkningen att med egna båtar upprätthålla någon förbindelse.

I det i riksdagsskrivelsen åberopade utlåtandet från andra kammarens tredje tillfälliga utskott anföres bland annat, att det syntes uppenbart att den kraftiga tekniska utveckling, som kommunikationsväsendet under senare år genomgått och som gällt kanske framför allt kommunikationsmedlen till lands, endast i förhållandevis ringa utsträckning kunnat komma skärgårdsbefolkningen till godo. På grund härav torde ifrågavarande befolkning även kunna antagas, i jämförelse

med invånarna på fastlandet, hava blivit åsidosatt i såväl sociala som ekonomiska hänseenden. Vissa tecken tydde till och med på, att bil- och busstrafikens utveckling indirekt, genom därav förorsakad nedläggning av ångbåtslinjer, kunde hava medfört en verklig försämring, åtminstone vintertid, av förbindelserna ut till vissa områden i skärgården. Vidare syntes kunna ifrågasättas, huruvida nuvarande anordningar av ångbåts- och busslinjer inom landets intill städerna belägna skärgårdar alltid tilläte städernas befolkning att i tillräcklig omfattning utnyttja de vidgade möjligheter till vila och rekreation i skärgården, vilka eljest stode denna befolkning till buds på grund av dess alltmera höjda levnadsstandard och ökade fritid.

Beträffande de möjligheter, som kunde stå till buds för det allmännas medverkan till kommunikationernas förbättring, ansåge sig andra kammarens tredje tillfälliga utskott endast behöva hänvisa till vad i förevarande ämne av samma utskott uttalats vid 1937 års riksdag ävensom till de förslag, som av motionärerna själva framförts i föreliggande motion. I likhet med kommerskollegium, som yttrat sig över motionerna, utginge emellertid utskottet från, att förslag om koncessionering av ångbåtstrafiken i skärgården vid utredningen icke framlades förrän andra och mindre ingripande åtgärder övervägts och befunnits otillräckliga för uppnående av ifrågavarande syften.

I den åberopade motionen anföres att till prövning syntes böra upptagas koncessionering av skärgårdstrafiken med åtföljande förpliktelser för koncessionsinnehavarna, vidgade ålägganden för landsting och vägstyrelser att sörja för goda skärgårdskommunikationer, samverkan med postverket, statsunderstöd med användande av från skärgården inflytande bensinskattemedel, skärgårdstrafikens övertagande i statens egen regi o. s. v.

I detta sammanhang vill jag erinra om de från olika håll till 1937 års riksdag ingivna yttrandena rörande då föreliggande motion om koncessionering av skärgårdstrafiken. Med en koncessionering skulle enligt motionen avses att genom begränsning av konkurrensen från tillfälliga företagare under sommaren bereda de rederiföretag, som upprätthölle reguljära förbindelser, möjlighet att på sommartrafiken göra så stor vinst, att förlusten på vintertrafiken därmed kunde täckas. Förutom koncessionering, vilken såväl till- som avstyrktes i de infordrade yttrandena, framfördes i dessa vissa andra förslag, avsedda att motverka vissa missförhållanden eller ägnade att underlätta frågans lösning, såsom strängare fordringar på passagerarebåtarnas standard i olika hänseenden, *landsvägsförbindelser ut till kusten med anslutning av färjor eller passbåtar till öarna.*

Det synes ligga i sakens natur, att kommunikationerna till och inom skärgårdarna icke kunna uppnå samma intensitet som på fastlandet med dess tätare befolkning och mindre svårigheter att upprätthålla trafiken även under vintern. Kommunikationernas upprätthållande är även en ekonomisk fråga, och förbindelsernas omfattning och intensitet måste därför vara beroende av storleken av den befolkning, vars trafikbehov behöver tillgodoses. I viss mån ha dock på kommunikationsväsendet städse anlagts även andra synpunkter än de direkt företagsekonomiska. Det har ur olika synpunkter befunnits lämpligt att tillfredsställa vissa kommunikationsbehov, även om kostnaderna härför överstigit de påräkneliga trafikinkomsterna.

Det synes mig otvivelaktigt att, såsom andra kammarens tredje tillfälliga utskott anfört, *den senare tidens starka utveckling på kommunikationsväsendets område endast i förhållandevis ringa utsträckning tillgodokommit skärgårdsbefolkningen, varigenom skillnaden i bekvämlighet mellan fastlandets och skärgårdens samfärdselmöjligheter ökats.* Detta förhållande synes mig stärka skälen att överväga, huruvida och i vilken mån åtgärder kunna till skäliga kostnader vidtagas, vilka i större utsträckning kunna göra den strävsamma och under hårda villkor arbetande skärgårdsbefolkningen delaktig i samfärdselteknikens senaste land-

vinningar och vidga dess möjligheter att även under vintern erhålla bekvämare förbindelser med fastlandet.

En utredning av här förevarande spörsmål, vilken torde få anförtros åt särskilda sakkunniga, torde sålunda böra klarlägga dels de trafikbehov, som med hänsyn till olika omständigheter skäligen kunna anses böra tillfredsställas, dels också i vilken omfattning förbindelserna för närvarande upprätthållas. De sakkunniga böra till allsidig och förutsättningslös utredning upptaga skärgårdarnas kommunikationsproblem i hela dess vidd och från skilda synpunkter pröva de olika utvägar, som kunna stå till buds för frågans lösning. *Särskild uppmärksamhet synes böra ägnas åt möjligheterna till samverkan mellan skilda slag av trafikmedel och de åtgärder, vilka kunna behöva vidtagas till vinnande av sådan samverkan. I den mån en direkt eller indirekt medverkan från samhälleliga organs sida påkallas för ernående av det med utredningen avsedda syftet, böra de sakkunniga framlägga förslag även i sådant hänseende.*»

På grund av det anförda bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att inom departementet, med beaktande av vad föredragande departementschefen anfört, biträda med verkställande av *utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för detta behovs tillgodoseende samt inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda*

II. Utredningsåtgärder från sakkunnigas sida.

Sakkunnigas uppläggning av utredningsarbetet.

I fråga om rikets skärgårdar, deras befolkning, näringsliv och samfärdselförhållanden synas tidigare inga mera sammanhängande och djupgående eller på något sätt sammanfattade undersökningar hava verkställts.

När sakkunniga gått att upptaga sitt utredningsarbete, har det därför framstått som i första hand angeläget att utföra en hela landets kust omfattande inventering av de olika skärgårdskomplexens geografi, deras invånareantal samt deras kommunikationsbehov, vilka kunnat anses vara av art och storleksordning, att de borde bliva föremål för sakkunnigas beaktande och utredningsåtgärder.

I detta syfte hava sakkunniga hemställt till berörda länsstyrelser att lämna sakkunniga uppgifter, *dels* om de skärgårdskomplex inom länet, som länsstyrelsen för sin del ansåge böra göras till föremål för sakkunnigas uppmärksamhet, *dels* för varje sådant skärgårdskomplex om de inom detsamma förekommande befolkningscentra med ungefärliga invånareantalet för varje sådant centrum angivet, fördelat på bofasta och säsongvis sig däri uppehållande invånare, varjämte borde anges dessa befolkningssiffrors förändring under de sista 20 åren, *dels* vilka av angivna befolkningscentra ansåges vara av den betydelse — som samlingspunkter eller på annat sätt — att de syntes böra beröras av ordnad kommunikationsled till huvudort (eller huvudorter) i det större geografiska landavsnitt, vartill skärgårdskomplexet hör, *dels* vilka särskilda rese- och transportbehov ävensom behov av telefon- och postförbindelser, som kunde finnas på grund av det där förekommande samhälls- och näringslivets former och art (bland annat även på grund av platsens eventuella karaktär av turist-, bad- och utflyktsort), *dels* vilka sträckningarna vore för de befintliga viktigare färde- och transportvägarna till angivna huvudort (eller huvudorter), *dels* vilka av kommunikationsföretagare ordnade rese- och transportmöjligheter samt post- och telefonförbindelser, som redan funnes, eller vilka färde- och transportsätt, som annars i allmänhet brukades vintertid respektive övriga årstider. Slutligen skulle uppgivas vilka brister, som ansåges och möjligen hävdats vidlåda sålunda befintliga kommunikationsanordningar.

Att utföra denna inventering ombådos sålunda länsstyrelserna i samtliga av skärgårdsutredningen berörda län, med undantag likväl för Stockholms samt Göteborgs och Bohus län, där de stora centrala delarna av skärgårdssystemen utbrötos för att på grund av där rådande mera komplicerade förhållanden behandlas särskilt genom en sakkunnigas egen grundläggande inventering. För Stockholms skärgård bestämdes därvid Marum (Backa) på Björkölandet i norr och Utö i söder såsom lämpliga gränser för det centrala område, som undantogs från länsstyrelsens inventering. För Göteborgs skär-

gård bestämdes Björkö—Rörö i norr respektive Vrångö i söder som lämpliga punkter för avgränsningen mellan inventeringsförrättningarna.

Omhandlade inventering har sedan av länsstyrelserna företagits i vad på dem skulle bero och har efterhand under tiden september 1938 — februari 1939 tillhandahållits sakkunniga. Sakkunnigas egen inventering av Stockholms och Göteborgs centrala skärgårdar har utförts huvudsakligen under hösten 1938.

I anslutning till dessa sina inventeringsuppgifter hava länsstyrelserna även överlämnat ett mer eller mindre vidlyftigt material, innehållande önskemål och projekt, framkomna från representanter för befolkningen i olika skärgårdspartier eller från myndighetspersoner och institutioner. Detta material, ofta vidgat eller kompletterat genom sakkunnigas initiativ eller försorg, har såsom bildande ett maximiprogram, av sakkunniga sammanställts länsvis samt efter tekniska bearbetanden av projekt och approximativa kostnadskalkyleringar gjorts till föremål för preliminära bedömanden och slutlig sovring.

Vissa sakkunnigas allmänna synpunkter och beaktanden vid utredningsarbetet.

Förslag till kommunikationsförbättringar kunna ha väckts såväl av länsstyrelserna i de län, där kommunikationsfrågor kvarstått olösta, som exempelvis av vägingenjörer, landsfiskaler, föreningar och andra sammanslutningar samt av intressenterna direkt eller slutligen av sakkunniga själva. De många uppslag, som framförts till sakkunniga, måste givetvis tillmätas olika värde. Sakkunniga ha emellertid från någon bearbetning av de lämnade uppgifterna ansett sig böra utesluta endast sådana projekt, som uppenbarligen äro orealiserbara av tekniska och ekonomiska skäl. De trafikfrågor, som upptagits till undersökning, utgöra följaktligen alla uppslag och projekt, som förefallit vara ekonomiskt överkomliga och synts utgöra tekniskt tänkbara och godtagbara lösningar.

Vart och ett av de förslag, som tyckts sakkunniga vara av sådan beskaffenhet att möjligheten till deras förverkligande ansetts värd att överväga, har genom sakkunnigas försorg i vid utsträckning med anlitande av tekniska experter under loppet av 1939 undersökts och kostnadsberäknats i den mån kostnadsförslag icke tidigare förelegat. Denna tekniska undersökning har emellertid ej lämpligen kunnat göras alltför ingående, såsom att avse upprättande av detaljerade arbetsplaner t. ex. för vägar, eller detaljkonstruktioner, som för broar, bryggor och dylikt, eller för närmare utbildning av fartygstyper etc. I allmänhet ha nämligen med hänsyn till tid och kostnader inga andra detaljundersökningar lämpligen kunnat göras än sådana, som erfordrats för ett bedömande av kostnadsfaktorns storleksordning och detta gäller i viss mån även för projekt, som kvarstått efter den gjorda utsovringen för att upptagas i sakkunnigas förslag, ehuru beträffande dessa dock, när så varit för det slutliga ställningstagandet erforderligt, utförts något närmare kostnadsundersökningar i fråga om anläggningar och anskaffningar. Särskilt gäller detta, där det

ekonomiska resultatet av undersökningarna varit av avgörande betydelse, såsom beträffande fartygsanskaffning, färjelägen, hamnanläggningar och dylikt, och i vilka fall alltså något längre gående undersökningar verkställts genom sakkunnigas försorg.

Förutom av anläggnings- och anskaffningskostnader ha för en del fall och projekt beräkningar gjorts även beträffande årligt underhåll och ekonomiskt driftsresultat. Då dessa kostnader givetvis alltid måste bli tämligen osäkra, ha sakkunniga därvid i stor utsträckning använt sig av normerade värden, där icke lokala förhållanden givit anledning till annan beräkningsgrund.

I detta sammanhang må beträffande de verkställda driftsekonomiska beräkningarna erinras om de regler, som för närvarande gälla i fråga om färjor, avgifter vid färjetrafiken och därmed sammanhängande frågor.

I motiveringen till 1934 års lag om vägdistrikt framhölls bland annat, att upptagandet av färjeavgifter allt mer kommit ur bruk och att trafikanterna icke borde belastas med sådana avgifter. Ett undantag ansågs dock därvid böra göras beträffande nattrafiken. Kungl. Maj:t äger pröva, huruvida och under vilka villkor tillstånd må meddelas vägdistrikt till upptagande av avgifter för begagnande av färjeinrättning.

Enligt vad sakkunniga inhämtat har Kungl. Maj:t under senare år vid prövning av dylika frågor icke medgivit uttagande av färjeavgift utom i något enstaka undantagsfall gällande nattrafiken. Vid sakkunnigas kalkyler beträffande färjeinrättningarnas driftskostnader har därför i vad gäller färjeinrättningar, ingående i allmän väg, någon trafikinkomst icke beräknats. Däremot ha sakkunniga ansett det givet, att avgift skall få uttagas för passbåtsförbindelser, där sådana på grund av lokala indikationer måst tillgripas i stället för färjor, även om förbindelser av dylik art i syfte att trygga fortbestånde anordnas såsom knutna till allmänna vägväsendet. Man torde vid kalkyleringen av passbåtarnas inkomster vara berättigad att räkna även med viss inkomst av regelbunden postföring som kan komma att överlämnas till dessa, vid behov i kombination med befintliga billinjer. Vad här ovan sagts om passbåtar bör också, om ej särskilda skäl däremot föreligga, kunna få gälla även för förbindelser medelst färjebåt (passbåt i stånd att ombordtaga även bilfordon). Med färja i väglagens betydelse torde nämligen, med nuvarande tolkning av begreppet i varje fall ej avses färjebåt eller passbåt.

Det bör i detta sammanhang vidare bemärkas att, om färje-, färjebåts- eller passbåtsled indömes i den allmänna väghållningen, så lär, som allra vanligast är, statsbidrag till driften och underhållet komma att utgå, varvid bilskattemedel tagas i anspråk. Sakkunniga hava ej funnit något vara att erinra mot detta, då det gäller de av dem föreslagna nya trafikanordningarna, i vad avses färje- och färjebåtslinjer, där även bilfordon befordras. Däremot synes ett replierande på bilskattemedel icke vara riktigt, när förslagen avsett passbåtar, av vilka bilväsendet icke har någon användning eller i varje fall icke någon direkt nytta. När därför drifts- och underhållsbidrag åt berörda vägdistrikt skola utgå för passbåtslinjer, vilja sakkunniga som en allmängiltig regel för-

utsätta, att för sådant ändamål anlitas allmänna medel för stödjande av kommunikationsväsendet på behövande håll, vari ej ingå bilskattemedel. Sakkunniga föreställa sig att man därvid lämpligen bör kunna repliera på det under sjätte huvudtiteln upptagna reservationsanslaget till *bidrag till vissa kommunikationsändamål* med tillämpning även för här berörda fall av de för detta anslags användande praktiserade begränsnings- och kontrollföreskrifterna. Detta i riksstaten löpande anslag skulle då förstärkas för tillgodoseende av här ifrågavarande tillkommande behov.

I sammanhanget vilja sakkunniga även förutskicka att sakkunniga gjort som en allmängiltig förutsättning vid avgivandet av sina förslag till kommunikationsförbättringar av olika slag, att då det gäller båtbrygga, bildande slutpunkt för allmän väg, den skall betraktas som en integrerande del av vägen och underhållet därmed tillhöra den allmänna väghållningen. Då fråga är om brygga, friliggande från allmän väg, liksom även då fråga är om mindre hamnanläggningar, som ingå i förslagen, förutsätta sakkunniga däremot, att underhållet på det för anläggningar av senare slag i regel brukliga sättet skall tillkomma vederbörande samhälle eller kommun.

Dimensionering av vägar och färjor m. m. har för beräkningarna antagits med hänsyn till den uppgift, de ha att fylla som kommunikationsleder för skärgårdsbefolkningen och dess i regel lägre trafikmängd. Givet är, att väg, när den en gång anlägges, kan komma att givas större bredd och högre standard än som enbart motiveras med hänsyn till öarnas befolkning, men detta bör då, anse sakkunniga, finansieras på sätt, som är förenligt med de skäl, vilka föranlett den förnämligare dimensioneringen.

Vid kostnadsberäkningen har alltså i allmänhet för vägarna valts bredder, varierande mellan 3·0 och 4·5 meter, beroende på den trafikmängd, som kan förväntas. Där större trafik beräknas uppkomma, ha dimensioner valts, som korrespondera med motsvarande vägar på fastlandet; där trafikbehovet är särskilt ringa, ha sakkunniga velat tänka sig än enklare vägar, ända ned till cykelvägs natur.

Rörande antagandena vid sin utredning vilja sakkunniga också framhålla, att önskemål och förslag om förbättrade kommunikationer, som äro av de mest skilda slag, ibland icke låta sig i lokalhänseende helt avgränsas från varandra. Särskilt är detta förhållandet, när det gäller föreslagna nya eller förbättrade vägförbindelser i kustbanden, där intresset av arbetenas genomförande kan vara ett gemensamt fastlands- och skärgårdsintresse, varvid fastlandets intresse oftast dominerar. Följande må nämnas såsom exempel.

I Kalmar län, i Gävleborgs län och i ytterligare några län ha önskemål framförts om att få utbyggd en kustväg för bland annat skärgårdsbefolkningens behov. Dylika vägar längs kusten kunna visserligen få viss betydelse för skärgårdsöarnas befolkning, men främst torde de äga sådan för den kustbygd, de genomlöpa, och avgörande för frågan om deras tillblivelse lär som regel vara kommunikationsbehov hos den av dem direkt berörda befolkningen på fastlandet och ej hos den endast indirekt berörda befolkningen på skärgårds-

öarna. Sakkunniga ha funnit sin uppgift mer begränsad än att omfatta tillgodoseendet av dylika mera allmänna trafikbehov och vägbyggnadsbehov enbart för fastlandets kustbefolkning och dessa ha alltså icke, ehuru de ofta kunnat anses vara välbehövliga i och för sig, av sakkunniga upptagits till närmare övervägande. I vissa fall återigen har det gällt att på fastlandet genom väg anknyta brygga vid kusten med det allmänna vägnätet, varigenom skärgårdsbefolkningen lättare skulle kunna uppnå förbindelse med sin huvudort på fastlandet. I sådana fall kan intresset av förbindelsens tillkomst variera högst avsevärt; väganläggningen mellan bryggan och det allmänna vägnätet berör ibland icke någon som helst fastlandsbebyggelse på sin sträckning och inga andra omständigheter heller kunna motivera dess tillkomst förutom skärgårdsbefolkningens behov av förbättrad kommunikation med fastlandet. Anläggningar av detta slag ha sakkunniga ansett otvetydigt tillhöra sakkunnigas arbetsuppgift. Så har slutligen även varit fallet, när tillkomsten av förbindelseleden mellan brygga och det allmänna vägnätet kan vara ett gemensamt intresse för skärgårdsbefolkning och befolkning å boplatser på fasta land i kustbygden. Härvid ha försök gjorts av sakkunniga att åstadkomma en uppdelning pro rata parte av kostnaderna efter de respektive befolkningsgruppernas intresse av företagens realiserande.

Ytterligare kan nämnas, att i flera fall anspråk på förbättrade kommunikationer framkommit, där något direkt skärgårdsbehov ej synts föreligga, utan förslagen huvudsakligen framkommit i exploateringssyfte. Dylika önskemål hava sakkunniga ansett ligga vid sidan av sin egentliga arbetsuppgift.

När sakkunniga hava funnit sig böra biträda framkomna önskemål om statlig mellankomst för tillskapande av förbättrade telefonförbindelser till vissa skärgårdsöar, hava sakkunniga utgått ifrån, att av staten skulle bestridas endast de inträdes- och — i vissa fall — anläggningskostnader, som enligt inhämtade uppgifter från telegrafstyrelsen för varje särskilt fall skulle vara erforderliga att täcka hos telegrafverket för att verket skulle åtaga sig anordnandet av ifrågavarande nya telefonförbindelse med därav föranlett nödigt kapitalutlägg. Som skäligt regulativ ur ekonomisk synpunkt ha sakkunniga däremot förutsatt, att berörda skärgårdsinnevånare själva skulle vidkännas de löpande abonnemangs- och samtalsavgifterna, åtminstone till belopp, som vid telefonabonnemang äro i landet vanligen förekommande. Då emellertid på vissa platser abonnemangsavgifterna enligt för telegrafverket gällande beräkningsgrunder på grund exempelvis av abonnemangsplatsens avlägsna läge och den relativt stora kostnaden att anordna förbindelsen ifråga kunna ställa sig särskilt höga och avvika från de mera normala, hava sakkunniga ansett sig böra föreslå årliga statsbidrag till täckande av skillnadsbeloppet, bidrag, som ävenledes då lämpligen skulle kunna utgå från förutnämnda, under sjätte huvudtiteln upptagna reservationsanslag till »bidrag till vissa kommunikationsändamål».

Bland framförda önskemål om statlig mellankomst till hjälp och stöd förekomma ock sådana, som avse skärgårdssamhällens förseende med elektrisk kraft samt vattenbrunnar. Dylika frågor ha sakkunniga ävenledes ansett falla utom ramen för sitt uppdrag och ha ej upptagit dem till behandling.

I departementschefens direktiv för sakkunniga förekommer en anmodan att ägna särskild uppmärksamhet åt *möjligheterna till samverkan mellan skilda slag av trafikmedel och de åtgärder, vilka kunna behöva vidtagas till vinnande av sådan samverkan.* På den punkten kan då vara av intresse att anföra, hurusom bland de framförda önskemålen om förbättrade kommunikationer, såväl när det gällt framskapande av helt nya kommunikationsleder, där sådana saknas eller äro bristfälliga, som när det enbart gällt förbättringar å befintliga kommunikationsleder, projekten, särskilt tillhörande förstnämnda slaget önskemål, i allmänhet avsett att uppnå förbindelse från respektive skärgårdsområden till allmänna vägnätet på fastlandet eller till platser, som i sin tur stå i förbindelse med fastlandet. Härmed gives uttryck för en rörelse inom skärgårdarnas kommunikationsväsen, vilken länge pågått och raskt pågår och som redan haft sina kraftiga, i mycket kommunikationsförhållandena vid landets kuster omgestaltande effekter. Denna rörelse lär ej heller komma att avstanna eller hejdas, och sakkunniga ha därför kommit att ägna citerade direktiv sin särskilda uppmärksamhet. Bland annat har därvid beaktats att nämnda rörelse inom kustbygdernas kommunikationsväsen genom underlättandet av kommunikationsapparatens inlemmande i det allmänna vägväsendet även medverkar till att berörda bygder och samhällen för framtiden mer tryggas mot beroende av privata trafikföretag med dessas vid växlande konjunkturer och konkurrenslägen starkt skiftande möjligheter att på ett städse tillfredsställande sätt tillgodose berörda orters och platsers vitala kommunikationsbehov.

I departementschefens direktiv för sakkunniga ha vidare berörts i riksdagen gjorda hävdanden *att den senare tidens starka tekniska utveckling på kommunikationsväsendets område endast i förhållandevis ringa utsträckning kommit skärgårdsbefolkningen till godo, varigenom kunde antagas, att skärgårdsbefolkningen i jämförelse med invånarna på fastlandet blivit åsidosatt i såväl sociala som ekonomiska hänseenden.*

Detta för in på en fråga, som måste anses vara av en grundläggande betydelse för utredningens syfte och mål. Sakkunniga ha därför till en början gjort en rundfråga till länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Hallands, Blekinge, Kalmar, Östergötlands, Södermanlands, Stockholms, Uppsala, Gävleborgs, Västernorrlands och Norrbottens län om i vad mån och på vad sätt de sålunda anmärkta förhållandena kunna äga tillämplighet för de olika av frågan berörda länens vidkommande.

Härtill har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anfört, rörande dock endast den första delen av frågan, att »bil- och busstrafikens starka utveckling

under senare år givetvis icke kommit skärgårdsbefolkningen tillgodo i samma utsträckning som fastlandets befolkning. I vissa fall kan man konstatera en verklig försämring av samfärdselmöjligheterna för skärgårdens befolkning, enär ett avsevärt antal ångbåtslinjer måst nedläggas på grund av den ökade konkurrensen från busslinjerna. Detta gäller huvudsakligen vintertrafiken, som kraftigt minskats under de senare åren. Full kompensation för denna minskning av ångbåtstrafiken torde skärgårdsbefolkningen icke hava erhållit genom busstrafikens utveckling, enär förbindelserna mellan öarna, särskilt de mindre befolkade, och närmaste busstationer på fastlandet flerstädes äro mycket bristfälliga. Skärgårdsborna äro i flera fall hänvisade till sina egna båtar. Att försämringen av ångbåtsförbindelserna även innebär en försämring av postförbindelserna ligger i öppen dag.»

Länsstyrelsen i Blekinge län har anfört, att det synes »ofrånkomligt att den ökade skillnaden i bekvämlighet mellan fastlandets och skärgårdens samfärdselmöjligheter, som senare tiders avsevärt förbättrade fastlandskommunikationer medfört, icke kunnat undgå att sätta skärgårdsbefolkningen efter fastlandsbefolkningen i såväl socialt som ekonomiskt avseende; och detta gäller säkerligen all skärgårdsbefolkning.»

Länsstyrelsen i Kalmar län uttalar, »att skärgårdsbefolkningen inom länet i förhållandevis ringa utsträckning blivit delaktig av den kraftiga utveckling av kommunikationerna, som under de senare åren skett, och att fördenskull särskilda åtgärder härvidlag syntes nödvändiga för att sagda befolkning skulle bliva någotsånär likställd med befolkningen på fastlandet ej blott i fråga om kommunikationsväsendet utan även i socialt och ekonomiskt hänseende.»

Länsstyrelsen i Östergötlands län uttalar sig också endast rörande första delen av frågan och anför, att »även vad Östergötlands län beträffar torde äga sin riktighet att den senare tidens starka utveckling på kommunikationsväsendets område i förhållandevis ringa utsträckning tillgodokommit skärgårdsbefolkningen. Detta gäller framför allt förbindelserna *inom* själva skärgårdsområdet. Någon till allmänt underhåll indelad väg inom detta område finnes ännu icke. Beträffande förbindelserna mellan fastlandet och skärgården ställa sig förhållandena något annorlunda och för skärgården gynnsammare. Sålunda har i samband med sammanslagning av olika vägdistrikt förordnats, att vissa vägar skola övertagas till allmänt underhåll. Det råder emellertid intet tvivel om att stort behov föreligger av förbättrade kommunikationsförhållanden för skärgården.»

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser icke det ifrågavarande hävdandet äga tillämplighet beträffande den sörmländska skärgården.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför i sammanhanget blott att »huru skärgårdens kommunikationsfråga än blir ordnad, torde dock alltid komma att bestå en ganska avsevärd skillnad i bekvämlighet mellan fastlandets och skärgårdens samfärdselmöjligheter. Inom länets skärgård har denna skillnad ofrånkomligt blivit större under den starka utveckling, som ägt rum under senare år, ehuru skillnaden dock på vissa håll är mindre omfattande än på andra.»

Länsstyrelsen i Gävleborgs län uttalar sig icke i annan mån än att länsstyrelsen, med påpekande av att den utanför länets kust liggande skärgården är av rätt så obetydlig omfattning, framhåller, att den »hitintills låtit sig angeläget vara att söka tillgodose behovet för fiskarebefolkningen av vägförbindelser i den mån detta har kunnat ske utan eftersättande av övriga på grund av större befolkning eller av andra orsaker mera angelägna vägföretag».

Som synes ha sakkunniga på denna sin fråga icke alltid erhållit något uttalande alls och, då sådana gjorts, ha de hållits blott mera allmänna men i det hela taget i en det ifrågavarande hävdandet stödjande riktning.

Sakkunniga ha därför måst söka att jämväl för egen del komma till en mera styrkt uppfattning om vad, å ena sidan, svagt befolkade och ekonomiskt ställda inre landsdelar ha, väsentligen med stöd av det allmänna, kunnat komma i åtnjutande av inom kommunikationsväsendets och närmast då vägväsendets område, och vad som, å andra sidan, i jämförelse härmed skulle kunna ifrågasättas att nu — likaledes väsentligen med stöd av det allmänna — göra för ett bättre ordnande av skärgårdarnas samfärdselmöjligheter och tillgodoseende av dess kommunikationsbehov med vad som därav följer för den sociala och ekonomiska utvecklingen för skärgårdsbefolkningen i förbättrande riktning.

Sakkunniga ha därför i sådant syfte först låtit utreda, vilka kostnader, som under senare år (huvudsakligen under åren 1923—39) med deras särskilt av bilväsendets frammarsch kännetecknade kommunikationstekniska utveckling nedlagts på anläggning och förbättring av allmänna vägar samt för dessas löpande årliga underhåll inom ett svagt befolkat och svagt ekonomiskt ställt parti av landet, i stort sett fallande väster om inlandsbanan från övre Dalasocknarna i söder till gränsen mot Finland i norr.

Denna undersökning har givit vid handen kostnadssiffror för såväl väganläggningar som, i mån det varit görligt erhålla dylika, för vägars och vägfärjors underhåll och drift av en högst betydande storleksordning. Samtidigt har framtagits även det för den avsedda vägledande jämförelsen valda landspartiets befolkningstal och på visst sätt uppskattade taxeringsvärden för jord och annan fastighet. Vid en sammanställning av dessa framgår därvid, att ovan antydda höga kostnadssiffror fördela sig med mycket höga tal på 100-tal invånare och ävenså — ifall man överhuvud skall i den avsedda jämförelsen räkna med en sådan faktor — på taxeringsvärdeenhet om 100 000 kronor.

Alla dessa vid den gjorda undersökningen framkomna siffror och tal variera emellertid starkt för de olika av undersökningen berörda länen liksom ock inom länen för delar av desamma. Som exempel må anföras, att de kostnader, varom det är fråga, visat sig utgöra i Norrbottens län cirka 175 000 kronor per 100-tal berörda invånare, i Västerbottens län cirka 188 000 kronor, i Västernorrlands län cirka 98 000 kronor samt i Jämtlands och Kopparbergs län cirka 46,000 kronor samtidigt som medeltalet för alla dessa län utgör cirka 120 000 kronor. Det må vid denna exemplifiering dock framhållas och betonas, att hela den ifrågavarande analytiska undersökningen av praktiska skäl ej kunnat göras så uttömmande och fullständig och ej heller överallt så likformig, att de därvid framkomna och utdragna talen lämpligen kunna i detalj återges. Sakkunniga ha måst nöja sig med att konstatera talens och de därav bestämda bedömningsfaktorernas ungefärliga storleksordning. Den vägledande jämförelse, vilken avsetts, har likväl, anse sakkunniga, kunnat göras med i stort sett tillräckligt säkra slutsatser.

För denna jämförelse ha sakkunniga därefter för skärgårdarnas del granskat det maximiprogram för förbättrandet av kommunikationerna i Stockholms läns skärgård, som enligt vad förut nämnts varit under diskussion hos sakkunniga. För ett antaget genomförande av detta maximiprogram ha de uppträdande

engångs- samt årliga underhålls- och driftkostnaderna bestämts till sitt likaledes mera ungefärliga belopp. Vidare ha för samma skärgårdsparti, på samma sätt som beträffande den inre landsändan, undersökts storleken av de befolkningstal och taxeringsvärden, till förmån för vilka de kalkylerade kostnaderna skulle komma att applicera sig. Det har därvid framkommit, vad de sammanlagt för hela Stockholms läns skärgård nödiga kapitalinvesteringarna skulle belöpa sig till per 100 invånare och på den på visst sätt uppskattade taxeringsvärdeenheten om 100 000 kronor. Likaså har framkommit det belopp, vartill underhålls- och driftkostnaderna skulle belöpa sig till per 100 invånare respektive på den antagna taxeringsvärdeenheten.

Det gäller visserligen också för skärgårdsexemplets del att, om man tager de olika ökomplexen inom skärgården var för sig, så variera, liksom inom den för jämförelsen valda inre landsdelen, de framkomna talen mycket starkt. En mera sammanfattad jämförelse måste dock anses med skälig bestämdhet giva vid handen, att det fallit förhållandevis mycket mera av allmänna medel för de allmänna kommunikationernas upphjälpande på befolkningens i den inre landsändan lott än resultatet skulle bliva för skärgårdsbefolkningen i Stockholms län, även om det för jämförelsen kalkylerade maximiprogrammet påkostades. Detta synes gälla för densamma, även om man får taga hänsyn till att till det nya programmets beräknade kostnader bör läggas och beaktas en del av det allmänna redan havda kostnader för kommunikationsförbättringar under den angivna tidsperioden. Slutsatsen lär ej heller behöva rubbas, även om man får taga hänsyn till och beakta kostnader, hänförliga till maximiprogrammet, såsom för eventuellt behövliga åtgärder till bemästrande av issvårigheter eller för att möta möjligen framkomna skäliga krav på subvention åt befintliga skärgårdsrederier för eventuella åtaganden att tillgodose sådan trafik, som ej kan besörjas inom ramen för maximiprogrammets nya kommunikationsföranstaltningar.

Liknande slutsatser ha sakkunniga haft tillfälle att draga vid uppställandet av program och vid kostnadsberäkningarna i fråga om bättre kommunikationer för skärgårdsbefolkningen även i de övriga av sakkunniga behandlade länen. Det skulle alltså kunna bestyrkas vad som enligt ovanstående vid riksdagsbehandlingen framförts, nämligen *att den senare tidens starka tekniska utveckling på kommunikationsväsendets område endast i förhållandevis ringa utsträckning kommit skärgårdsbefolkningen till godo.* Därvidlag bör man dock taga åtminstone med viss försiktighet på de vidare i sammanhanget gjorda slutsatserna, nämligen *att skärgårdsbefolkningen genom detta eftersättande skulle i jämförelse med invånarna på fastlandet hava blivit åsidosatt i sociala och ekonomiska hänseenden.* Den omständigheten bör nämligen härvidlag väl beaktas, att skärgårdsbefolkningen, för vilken ju alltid havets väg stått öppen för dess samfärdselbehov, i regel icke kunnat komma att lida så hårt under de svårbemästrade avståndens isolering som befolkningen inom många svagare befolkade och svagt ekonomiskt ställda landsdelar, särskilt under klimathårda latituder, fått göra. Man torde därför med något modi-

fierande av innebörden av ovan relaterade slutsatser få säga, att för skärgårdsbefolkningens del ej heller behövt påkallas hjälp och stöd av det allmänna i och för kommunikationernas ordnande i förhållandevis samma omfattning, som krävts särskilt för många förut genom mer eller mindre väglösa avstånd isolerade befolkningsgrupper å fastlandet. Även om detta beaktas, lär emellertid stå kvar som övervägande sannolikt, att ett visst eftersättande kommit att ske för skärgårdsbefolkningens del samt att det torde få anses vara motiverat som en gärd av rättvisa att åtgärder för ett inhämtande av vad den sålunda gått förlustig nu böra genom det allmännas särskilda försorg vidtagas.

Den analytiska undersökning, som sakkunniga velat ägna förhandenvarande fråga, har, som av det ovan anförda framgår, ej kunnat leda till några precisionsresultat. Men det har i varje fall haft sin stora betydelse för sakkunnigas bedömande av vad de med ett ekonomiskt försiktigt och möjligast riktigt avmätande velat för varje av utredningen berört län respektive varje avgränsat skärgårdskomplex föreslå att bringas till stånd såsom en särskild hjälpaktion från det allmänna som ersättning åt här berörda befolkningsgrupper för hittills i viss mån utebliven hjälp och stöd i deras samhällsliv och näringsfång och tillgodo för den framtida utvecklingen av deras bygder och samhällen.

Då det alltså här gäller *ett inhämtande av något, som eftersatts,* vilja sakkunniga förutsätta, att denna hjälpaktion skall få betraktas såsom *en engångsåtgärd för återställande av en i berörda hänseende förlorad balans.* Såsom en sådan engångsåtgärd skall den ej heller behöva skapa några prejudikat med konsekvenser och bör därför kunna få företagas helt vid sidan om de eljest vanliga linjerna för finansierandet av landets kommunikationsanstalter till större eller mindre del genom ekonomiska insatser av staten. Sakkunniga ha härvid visst beaktat, att vad som på behövande håll på fastlandet givits befolkningen, oftast varit förknippat med någon de berörda bygdernas egen ekonomiska insats. Därvidlag förhåller det sig dock så, att fastlandsbygdernas befolkning som regel redan länge fått tillgodogöra sig för sin sociala och ekonomiska utveckling värdet av det allmännas stora insatser. När insatserna däremot göras vida senare, kan detta ej bliva skärgårdsbefolkningen i gemen beskärt. Det har därför synts sakkunniga väl befogat och skäligt att uppställa som en förutsättning för sina förslag — för vilkas genomförande sakkunniga akta att hemställa om ett *kollektivanslag av vanliga skattemedel för en allmän förbättring av skärgårdarnas kommunikationer* — att kostnaderna för anläggningar såsom av vägar, hamnar och bryggor samt anskaffningar såsom av färjor och passbåtar i regel och där ej annat av sakkunniga särskilt föreslås skola *såsom en engångsutgift bestridas helt av statsverket genom särskild anslagstilldelning inom ramen för nyssnämnda kollektivanslag.* Detta skulle uppenbarligen också tjäna önskemålet om ett *snabbt* genomförande av de kommunikationsförbättringar för skärgårdarna till jämviktens återställande, som sakkunniga såsom motiverade av skärgårdarnas påvisade eftersatthet tänkt sig nu vidtagna genom statens omsorg och försorg. Däremot hava sakkunniga, likaledes i regel och där ej annat särskilt föreslås, velat uppställa

som en förutsättning för undfåendet av dylik anslagstilldelning för täckning av engångsutgifterna och därvid tjänande även som ekonomiskt regulativ att, sedan anläggningarna och anskaffningarna kommit till stånd genom försorg av lämpliga statliga eller kommunala organ, åt vilka Kungl. Maj:t i administrativ ordning det velat uppdraga — som en alldeles avgjord regel väl Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — samt de färdiga trafikanordningarna ställts till de behövandes förfogande, desammas drift samt löpande underhåll och framdeles behövliga förnyelse skola åvila berörda ortsenhet själv, d. v. s. när det gäller vägar med avslutande båtbryggor, färjor, färjebåtar och passbåtar, i regel vederbörande vägdistrikt (med visst ovan gjort förbehåll beträffande underhållsbidrag för passbåtar) samt, när det gäller från väg friliggande bryggor och båthamnar, vederbörande kommun.[1]

Ledamöterna *Andersson, Blomberg* och *Ekebohm* hava i denna punkt anfört följande:

Sakkunnigas majoritet har som sin uppfattning angivit, att för genomförandet av de förslag, som i det följande uppställas, borde anvisas ett engångsanslag för täckande av anläggnings- och anskaffningskostnaderna, varvid kostnaderna *helt* skulle täckas med statsmedel. En anordning som på sådant sätt tillgodoser skärgårdsbefolkningens kommunikationsbehov har motiverats därmed, att skärgårdsbefolkningen blivit eftersatt jämfört med fastlandsbefolkningen.

Vad först beträffar frågan *i vilken utsträckning kostnaderna böra täckas med statsmedel* vilja vi framhålla följande. Enligt vår uppfattning är den eftersatthet, som påtalats, och som närmast berör vägväsendet, mindre beroende på den andel som respektive vägdistrikt haft att bidraga i kostnaderna, än fastmera på statens del i dessa kostnader, i det att anslagen för kommunikationsändamål — närmast då de för vägändamål avsedda bilskattemedlen — huvudsakligen koncentrerats till fastlandet. På så sätt har endast obetydlig del av dessa medel kommit skärgårdsområdena till godo. Genom tillskapande av ett särskilt anslag utanför bilskattemedlen kan emellertid rättelse i detta hänseende ske. Någon förändring i hittills gällande grunder för kostnadsfördelningen mellan staten å ena sidan och de lokala intressena å den andra torde i vart fall för hävande av denna efterblivenhet icke vara erforderlig. Det synes oss även ur allmän ekonomisk synpunkt angeläget bibehålla det regulativ, som kravet på bidrag från kommunala organ eller enskilda för täckande av anläggnings- och anskaffningskostnaderna alltid innebär. Detta gäller särskilt de enskilda vägar, som väl kunna anses ha betydelse för skärgårdens kommunikationsbehov men ändå ha sin huvudsakliga karaktär av enskilda utfartsvägar. Dessa böra visserligen även enligt vår åsikt komma i åtnjutande av statsbidrag till såväl byggande som underhåll men man synes

[1] Till ledning för de lokala bedömandena av de sålunda förutsatta driftsekonomiska åtagandena ha sakkunniga vid projekt, där så synts erforderligt, i sina härefter följande, länsvis sammanfattade förslag med kostnadsuppgifter även intagit vissa uppgifter om beräknade eller uppskattade drifts- och underhållskostnader.

knappast med fog kunna påfordra, att staten skall bidraga med hela anläggningskostnaden. Det synes ej heller riktigt, som sakkunnigmajoriteten förutsatt, att enskilda vägar, till vilka bidrag kunna komma att utgå till anläggning och förbättring av nu ifrågavarande anslag, därmed ovillkorligen skola övertagas till allmänt underhåll av respektive vägdistrikt.

Då kommunikationsbehovet för skärgårdarna kan anses vara ett intresse, som i vissa hänseenden är jämförligt med ödebygdernas, synas liknande bidragsregler böra gälla för skärgårdarna som under en följd av år tillämpats för ödebygderna. Vår mening är därför, att nu gällande regler för bidragstilldelningen alltjämt skola tillämpas med obetydlig modifikation i fråga om bidragens procentuella storlek. Detta skulle innebära rent praktiskt sett, att till byggande av vägar av allmän karaktär med tillhörande färjor och passbåtar, såväl de, som ingå i sakkunnigas förslag som de, vilka senare kunna bliva aktuella, bidrag skall utgå med 90 procent och att till byggande av sådana vägar som icke äro av allmän karaktär bidrag skall utgå med högst 50 procent. Till hamnanläggningar synas bidrag i regel böra utgå med 90 procent liksom nu är fallet beträffande anläggningar, jämförliga med dem av sakkunniga föreslagna. De sålunda föreslagna ändringarna medföra, att det sammanlagda erforderliga statsanslaget blir något mindre än det som i majoritetens förslag förutsättes. Förslaget medför dessutom den fördelen, att inga mera omfattande anstalter behöva vidtagas i administrativ ordning.

I ytterligare ett hänseende ha vi annan uppfattning än den majoriteten här ovan givit uttryck för. Majoriteten föreslår, att anslaget skall utgå som ett engångsanslag, fördelat på ett mindre antal år, och att med anslaget skall bestridas kostnaderna för de olika kommunikationstekniska anordningar, som specificeras i det följande. Det förefaller oss riktigare, att det för respektive väganläggningar, hamnbyggnader m. m. erforderliga anslaget, uppdelat på ett antal år, fördelas på de för motsvarande ändamål nu tillgängliga anslagen såsom *en förstärkning av dessa anslag,* givetvis med förbehåll att dessa förstärkningsanslag *uteslutande* användas för skärgårdarnas kommunikationsbehov. Därmed skulle också större smidighet kunna ernås och även möjlighet åvägabringas att efter omständigheterna överflytta något visst här föreslaget bidragsbelopp från sitt ursprungliga anslagsändamål till ett annat, vilket möjligen efter något års förlopp kan komma att visa sig effektivare för tillgodoseende av samma skärgårds kommunikationsbehov. Uppenbart är nämligen, att den inventering som av sakkunniga företagits icke kunnat göras så uttömmande, att icke vissa kommunikationsanordningar skulle bättre kunna ersättas med några andra.

Ännu en omständighet bör i detta sammanhang uppmärksammas. De av sakkunniga föreslagna åtgärderna avse enbart *skärgårdarnas* kommunikationsbehov och hänsyn ha av naturliga skäl icke kunnat tagas till genom fastlandets kommunikationsbehov uppkommande trafikökning. Det låter sig alltså väl tänkas, såsom också sakkunnigmajoriteten förutsett, att de anordningar, som nu föreslås av sakkunniga, måste modifieras vid förverkligandet. I vissa fall

komma måhända bland annat vägbredderna att behöva göras större än de av sakkunniga uppgivna och därmed komma givetvis kostnaderna för företagen att ökas. Såsom vi velat se anslagsfrågan, nämligen såsom en förstärkning av redan befintliga anslag med bibehållande av för dessa anslag gällande villkor, behöver ingen större svårighet uppstå, om de tekniska förutsättningarna skulle behöva ändras vid det praktiska genomförandet. De ytterligare medel, som kunna behöva tillskjutas, böra då rimligen om det gäller mera betydande belopp, bestridas på vanligt sätt med bidrag av automobilskattemedel.

Vi önska slutligen framhålla, att vi *icke* ha från majoriteten avvikande mening däri, att anslaget för förbättring av skärgårdarnas kommunikationer skall bestridas med vanliga skattemedel och icke med automobilskattemedel.

Under tiden för sakkunnigas avfattning av sitt betänkande har det nya kriget i Europa brutit in. Det är givet, att dess återverkningar på prisnivån i Sverige och tillgången på medel för kommunikationsväsendet kunna bliva sådana, att sakkunnigas vid utredningen utförda kalkyler och gjorda antaganden icke bliva hållbara. Några förhandsbedömanden av eventuellt vållade sådana förändringar av kostnader och finansieringsförutsättningar kunna emellertid icke göras, och har det därför ej stått sakkunniga någon annan utväg till buds än att fullfölja sitt betänkande, baserat på de utredningar, som gjorts och i huvudsak avslutats under de mera normala förhållanden, som rådde före krigsutbrottet.

III. Sakkunnigas inventering och förslag.

Sakkunniga komma här nedan att länsvis i följd redogöra för resultatet av de på förut angivet sätt gjorda *inventeringarna* — på grund av ofta förekommande olikformigheter och ofullständigheter i länsstyrelsernas inventeringsmaterial vid behov kompletterade under loppet av sakkunnigas undersöknings- och utredningsarbete.

Sakkunniga vilja sedan framlägga, likaledes länsvis, sina *motiverade förslag*, sådana som de framkommit efter den företagna prövningen och sovringen inom de förutnämnda maximiprogrammens ram, med uppgifter även uti gjord sammanfattning av förslagen om de på det i det föregående angivna sätt beräknade kostnaderna för förslagens realiserande.

Sakkunniga vilja slutligen i detta sammanhang omförmäla, att sakkunniga i en andra del av sitt betänkande skola behandla den framförda principfrågan rörande lämpligheten och möjligheten att vid behov medelst subvention bereda stöd åt skärgårdarna trafikerande rederiföretag med sin särskilda betydelse för utflyktstrafiken från berörda storsamhällen eller medelst en lagstiftning, avseende koncessionstvång eller myndigheters trafiktillstånd för företagare, som önskar bedriva inrikes sjöfart av ifrågavarande art, bereda skydd åt sådana rederier mot en konkurrens, som undergräver affärsresultatet och därmed den önskvärda tekniska utvecklingen.

Sakkunniga övergå så till behandlingen av de olika skärgårdarna och göra därvid början med

Göteborgs och Bohus läns skärgårdar.

Göteborgs och Bohus läns skärgårdar äro tillika med Blekinge läns skärgårdar de tätast befolkade i riket. De skilja sig från Stockholms läns skärgårdar huvudsakligen därigenom, att befolkningen är samlad i större handels- och fiskelägen, ofta belägna tämligen nära fastlandet, som skjuter ut i långa uddar, i regel försedda med landsvägsförbindelser.

Inventeringen.

Här förevarande inventeringsparti omfattar skärgården mellan norska gränsen vid Svinesund till och med Göteborg och kan indelas i 9 komplex: Strömstadskomplexet, Havstenssundskomplexet, Grebbestadskomplexet, Fjällbackakomplexet, Smögen-Lysekilskomplexet, Orustkomplexet, Tjörnkomplexet, Inlands- och Marstrandskomplexet samt Göteborgskomplexet.[1]

Strömstadskomplexet omfattar:

	Invånareantal 1917	Invånareantal 1937	Sommargäster
Inom Hogdals socken:			
Ledsundsholmen	5	2	

[1] Länsstyrelsen har valt komplexindelningen Fjällbackakomplexet, Smögenkomplexet, Lysekilskomplexet, Tjörnkomplexet o. s. v., men sakkunniga ha av kommunikationsgeografiska skäl valt ovanstående indelning.

	Invånareantal 1917	Invånareantal 1937	Sommargäster
Inom Skee socken:			
Södra Långön	6	4	Stort antal sommargäster under kortare uppehåll (dagsutflykter)
Norra Långön	9	11	
Hällesön	17	15	
Inom Tjärnö socken:			
Öddö	205	99	40 sommargäster kunna mottagas på en gång
Styrsö	26	14	Dagsgäster
Burholmen	28	24	
Lindholmen	47	42	
Valö	56	54	
Daftö	20	21	
Tjärnö	343	233	20 dagsgäster
Saltö	34	23	
Rundö	40	37	
Nordkoster	190	160	250 »
Sydkoster	323	319	200 »
Ramsö	81	82	
Råssö	460	330	125 »
Långö (fast förb. med fastlandet)	108	85	
Inom Lurs socken:			
Resön	465	392	95 år 1938
Galtön	95	58	40 » »
Storesnart	9	9	
Vattenholmen	4	4	
Härödholmen	5	5	

Befolkningen på öarna lever nästan uteslutande av fiske och rumsuthyrning till sommargäster; inom Lurs socken även av jordbruk. Goda förbindelser behövas därför såväl för avsättning av fiskets produkter, tillförsel av utensilier (bränsle m. m.) som för tillfredsställande av sommargästernas resebehov.

Öarnas *trafik* uppehålles i regel med egna båtar till och från Strömstad, huvudorten för komplexet. Post- och telefonförbindelser finnas i regel till komplexets bebodda öar.

Rederiet Stjärn i Tjärnö uppehåller vintertrafiken till Strömstad med en för ändamålet fullgod passbåt. Sommartid förekomma utöver denna passbåt ytterligare ett antal fartyg av sluptyp i regelbunden fart mellan Strömstad resp. Tjärnö och öarna inom komplexet.

Gångbroar finnas mellan Galtön och fastlandet (Hessland) samt mellan Galtön och Härödholmen. På Resön och Galtön finnas bryggor.

Såsom *brist* har angivits, att telefonförbindelse saknas till Hällesö, Burholmen, Valö och Daftö, varjämte även följande öar uppgivas sakna ordnad postgång, nämligen Storesnart, Vattenholmen och Härödholmen.

Bland angivna *önskemål* märkas följande.

Vintertid önskas bättre förbindelser med ökat antal turer mellan de olika öarna i komplexet, särskilt framhållas Kosteröarna, och Strömstad. En väg över Galtön med broförbindelse med fastlandet samt i anslutning till denna väg en färjeförbindelse mellan Resön och Galtön.

Havstenssundskomplexet.

Komplexet omfattar följande inom Tanums socken belägna öar:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Hällesön	85	59	100
Kalvön	92	62	100
Lindön	32	23	Ett fåtal
Edholmen	20	22	» »
Havsten	29	22	» »

Befolkningen livnär sig av fiske och jordbruk.

Som befolkningscentrum kan angivas Havstenssunds municipalsamhälle (194 invånare).

Havstenssund anses utgöra sådan huvudort, som bör äga förbindelse med Strömstad och Göteborg.

Körväg finnes på Lindön och Kalvön samt från Långhuvud till Havstenssund.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten anlöper inom komplexet platserna Havstenssund och Resön. Båtbryggor finnas i allmänhet på alla bebodda öar. Telefon finnes på alla öar utom Edholmen. Befolkningen använder sig av egna fiskebåtar. Ishinder föreligger endast undantagsvis.

Som *brister* anges, att telefon saknas till Edholmen och ordnade postförbindelser till samtliga komplexets bebodda öar. Vidare anges som brist ett otillräckligt vägnät på öarna liksom alltför glesa ångbåtsturer till de platser, som anlöpas.

Såsom *önskemål* har särskilt framförts följande:

Väg från Kalvöns södra del över Hällesön till stranden närmast fastlandet med färjeförbindelse till Havstenssund. Väg mellan ön Havsten och fastlandet. Bättre ångbåtsförbindelser för Havstenssund så att samhället får lika goda förbindelser som Grebbestad. De bebodda öar, som sakna telefon, borde få dylik med hjälp av allmänna medel.

Grebbestadskomplexet.

Komplexet omfattar följande inom Tanums socken belägna öar:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Källarholmen	27	21	Ett fåtal
Pinnön	24	22	
Otterön med Röö	60	39	
Musön	23	20	

Befolkningen på Musön och Pinnön livnär sig huvudsakligen av jordbruk och fiske. På Musön har tidigare idkats stenhuggeri. På Otterön och Pinnön förekommer numera blott reducerad stenhuggerirörelse. Befolkningscentrum saknas.

På Otterön finnes en god badplats (Ragnhildskär) med behov av förbindelse med Grebbestad.

Enda *trafik*medlet är befolkningens egna båtar utom under badsäsongen, då genom enskilda personer regelbunden motorbåtstrafik anordnas mellan Ragnhildskär och Otterön. Båtbryggor finnas på öarna.

Några mera påtagliga *brister* eller uttalade *önskemål* hava ej angivits.

Fjällbackakomplexet.

Komplexet omfattar följande inom Kville socken belägna öar:

	Invånareantal 1918	1938		Invånareantal 1918	1938
Valön	18	10	Hästvam	4	6
Hjärterön	2	4	Gåsö	14	13
Dyngö	79	60	Stora Hamburgö	404	400
Fläskö	24	7	Lilla Hamburgö	17	7
Kalvö	49	40	Väderöarna	20	10
Korsö	9	13	Väderöbod	15	4
Florö	—	[1]4			

Stora Hamburgö har landsvägsförbindelse med fastlandet. De flesta öarna ha så ringa bebyggelse, att mera omfattande åtgärder ej skäligen anses kunna ifrågasättas. Befolkningen på Dyngö utgöres av fiskare och tullpersonal. Ett obetydligt antal sommargäster finnes. Kalvö bebos av fiskare.

*Trafik*förbindelserna anses vara tämligen tillfredsställande. Under skolterminerna anordnas daglig postgång till öarna, eljest förekommer dylik endast 3 gånger i veckan. Befolkningen har i allmänhet egna båtar och båtbryggor. Fjällbacka utgör huvudort och den naturliga anknytningspunkten till fastlandet.

Som *brist* anföres, att telefonförbindelser saknas till Kalvö och några smärre öar. Postgången inom komplexet anses ej tillfredsställande ordnad.

Såsom *önskemål* har av befolkningen framhållits daglig postgång under hela året till komplexets bebodda öar samt uppmuddring av hamnen på Dyngö. Likaså att telefonförbindelse bör anordnas i första hand till Kalvö samt eventuellt även till några smärre öar.

Smögen-Lysekilskomplexet.

	Invånareantal 1918	1938	Sommargäster
Inom Smögens församling:			
Smögenön	1 471	1 404	c:a 2 500
Hasselön	224	229	» 300
Hållö, som bebos endast av lotsverkets personal (c:a 10 personer)			

[1] Ej vintertid.

	Invånareantal 1918	1938	Sommargäster
Inom Malmöns församling:			
Malmön	1 314	1 300	c:a 300
Inom Lyse församling:			
Stora Kornö	207	154	
Lilla Kornö	166	86	

Smögenön (och Holmen) omfattar Smögens municipalsamhälle, Hasselön med Grinnholmen Hasselösunds municipalsamhälle.

I Smögens municipalsamhälle (1918: 1 471, 1938: 1 375 invånare) är huvudnäringen fiske (cirka 325 yrkesfiskare). Stenhuggeri har tidigare idkats i någon mån. Jordbruk bedrives ej på Smögenön. Rumsuthyrning till sommargäster förekommer i avsevärd utsträckning.

I Hasselösunds municipalsamhälle (1918: 224, 1938: 218 invånare) lever befolkningen likaledes av fiske samt rumsuthyrning åt sommargäster. En del av befolkningen har därjämte arbete i land i konservindustrien i Gravarne.

Inom Malmöns socken ligger Malmöns municipalsamhälle med 800 invånare. Befolkningen lever av fiske samt, huvudsakligen, av granitindustri, idkad av ett större företag i Uddevalla. Uthyrning av rum till sommargäster förekommer ock i någon utsträckning.

Kornöarnas befolkning livnär sig av fiske.

Trafiken från Smögen—Hasselösund riktar sig i allmänhet mot Gravarne, som är närmaste bebyggda ort av betydelse på fastlandet; från Malmön tenderar densamma mot Lysekil och Slävik på fastlandet samt från Kornöarna mot Lysekil.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten, Marstrands Nya Ångfartygsaktiebolag samt ett antal smärre lokala rederier uppehålla trafik mellan Smögen och Gravarne, Lysekil och Göteborg. Hasselösund anlöpes ej av de större rederiernas båtar utan står i förbindelse med dessa via Gravarne genom färja och motorbåt. I Gravarne finnes därjämte anslutning till statens järnvägars billinje Dingle—Gravarne. Malmön har liknande förbindelse som Smögen med Lysekil och Göteborg. Därjämte uppehålles regelbunden daglig förbindelse medelst postbåt till Slävik på fastlandet. Kornöarna sakna ännu regelbunden yrkesmässig trafik.

Telefon och ordnad postgång finnes till öarna; Malmön har dock endast dagförbindelse för telefon.

Ishinder gör sig i allmänhet föga gällande; dock uppgives postleden till Hasselösund understundom besvärad därav.

Befolkningen har i allmänhet egna båtar och erforderliga bryggor.

Såsom *brister* hava påtalats dels placeringen av stationeringsorten för färjan (enligt sakkunnigas nomenklatur passbåten) Smögen—Gravarne, dels de glesa och olämpligt lagda turerna på färjeleden (enligt sakkunnigas nomenklatur passbåtslinjen) Hasselösund—Gravarne, dels bristen på telefonförbin-

delse nattetid med Malmön, dels att det för förbindelsen med sistnämnda ö brukade fartyget ej kan ombordtaga motorfordon, varigenom sjukvården uppgives försvårad, dels ock avsaknaden av regelbunden båtlägenhet från Kornöarna till Lysekil.

Såsom *önskemål* framhålles, att i de fall, då ishinder — om ock undantagsvis — föreligger, isränna hålles öppen genom det allmännas försorg. Vidare bör motorbåten mellan Smögen och Gravarne stationeras i Smögen i stället för i Gravarne som nu är fallet. Bättre och tätare turer med Hasselösundsfärjan (enligt sakkunnigas nomenklatur passbåten) önskas ock. Nattelefonförbindelse önskas till Malmön och regelbunden passbåtsled mellan Kornöarna och Lysekil.

För tillgodoseende av öarnas behov av förbindelser med resp. huvudorter på fastlandet anses Smögen och Hasselösund böra äga regelbunden färjeförbindelse med fastlandet vid eller i närheten av Gravarne, Malmön med Tullboden. Samtliga öar anses därjämte böra äga regelbunden förbindelse med Lysekil (f. v. b. Göteborg).

Öarna i komplexet anses böra för såväl sommargästtrafiken som i övrigt hava regelbunden postgång samt välordnade telefonförbindelser. Fisket, i synnerhet på Smögen, kräver säkra och bekväma avsättningsleder till fastlandet.

Orustkomplexet.

Komplexet omfattar — förutom den stora främst jordbruksidkande ön Orust själv med 15 342 (år 1938) invånare — följande öar:

	Invånareantal 1917	1937	Sommargäster
Inom Skaftö socken:			
Skaftölandet	3 128	2 442	c:a 1 000 dagligen
Ramholmen	27	24	
Inom Morlanda socken:			
Malön	53	43	
Flatön	441	351	
Lavö	101	73	
Gåsö	95	74	
Inom Gullholmens socken:			
Hermanö (Gullholmen)	835	565	
Inom Käringöns socken:			
Käringön	638	418	

Befolkningen lever huvudsakligen av fiske, sjöfart samt jordbruk; i Östersidan och Gullholmen förekommer därjämte någon konservindustri. Fiskebäckskil och Gåsö (väster om Fiskebäckskil) samt Gullholmen och Käringön äro betydande turistorter med avsevärd rumsuthyrning till sommargäster.

Såsom befolkningscentra kunna angivas Gullholmens municipalsamhälle på Hermanö (1917 835 invånare, 1937 565 invånare) samt på Skaftölandet Fiskebäckskils (561 respektive 450 invånare) jämte Östersidans (215 respektive 173 invånare) samt Grundsunds (1 243 respektive 1 026 invånare) municipalsamhällen. Andra orter av viss betydelse inom komplexet äro Rågårdsvik, cirka en halv mil söder om Fiskebäckskil, samt Stockevik.

Fiskebäckskil, Grundsund, Gullholmen och Käringön m. fl. orter omkring Orust anlöpas regelbundet av kustrederiernas ångare. Anlöpsställen finnas på Flatön och vid Källviken (i sundet mellan Skaftö och fastlandet). Trafiken mellan Fiskebäckskil och Lysekil uppehålles därjämte i avsevärd omfattning av ett lokalt rederi med mindre fartyg. Statens järnvägar ha anordnat motorbåtsförbindelser med smärre farkoster (högst 30 passagerare) till Skaftölandet samt Gullholmen via Ellös och Käringön via Hälleviksstrand i förbindelse med billinje Stenungsund—Hälleviksstrand. Skaftölandet är bundet till fastlandets vägnät medelst färja Lunnevik—Källviken. En större farled in mot Uddevalla anordnas för närvarande genom det allmännas försorg, Malö strömmar.

Befolkningen har i stor utsträckning egna båtar och erforderliga bryggor. Telefon- och regelbundna postförbindelser finnas i tillfredsställande omfattning.

Såsom *brister* i kommunikatoriskt hänseende har anmärkts följande: Färjan Lunnevik—Källviken anses för liten och bristfällig. Betydligt större trafikkapacitet anses erforderlig för mötande av den alltmer växande automobiltrafiken till bland annat Fiskebäckskil.

Antalet turer till Käringön och Gullholmen anses otillräckligt liksom antalet turer till de öar i komplexet, vilka anlöpas av den reguljära ångbåtstrafiken, vilken enligt uppgift nedgått avsevärt under senare år.

Såsom *önskemål* har upptagits en kraftigare bilfärja på leden Lunnevik—Källviken med förmåga att befordra ett större antal automobiler. Vidare har som önskemål angivits, att statens järnvägar måtte i större omfattning än nu är fallet övertaga båt- och färjetrafiken inom komplexet, därvid två dagliga turer till Gullholmen ansetts behövliga. Likaså har hävdats önskan om anknytning av norra skärgården (Sotenäset) genom bro- och färjeförbindelser över Åby- och Brofjordarna till en kustväg Göteborg—Lysekil—Strömstad.

Fiskebäckskil med Östersidan jämte Grundsund torde vara av den betydelse, att de böra beröras av ordnad kommunikationsled till huvudorten Lysekil (där torgprodukter avsättas) och Göteborg (varifrån handelsvaror hämtas i stor utsträckning), samt till Uddevalla, där orten har sjukhus och slakthus. För tillgodoseendet av näringarna och sommartrafiken utgöra såväl telefon- som regelbunden postförbindelse från samtliga ovan angivna orter som regelbunden trafik på närmaste huvud- och avsättningsort Lysekil samt Göteborg ävensom anknytning till fastlandets bussnät en oeftergivlig förutsättning.

Tjörnkomplexet.

Komplexet omfattar ön Tjörn och kringliggande smärre öar.

Den vidsträckta ön Tjörn, utgörande eget härad och uppdelad i fem kommuner, nämligen Valla, Stenkyrka, Klövedal, Rönnäng och Klädesholmen, äger en företrädesvis jordbrukande befolkning, som med kringliggande öar 1918 uppgick till 9 618 personer och 1938 till 8 989 personer.

Inom komplexet ligga följande fast bebodda öar.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Brattön (ön tillhör S.K.F., som där upprättat semesterhem)	(22)		
Björholmen[1] / Herrön (Kyrksund)	(288)	(292)	
Flatholmen	(115)	(93)	
Klädesholmen	(891)	(771)	
Tjörnekalv	(227)	(173)	Ett fåtal
Åstol	(417)	(526)	
Dyrön	(260)	(284)	Ett fåtal
Kärsön	(10)	(8)	
Risön	(17)	(12)	
Hättan (tullstation, som är avsedd att förflyttas)	—	—	
Paternosterskären (lotsverkets personal)	—	—	

Tjörn äger ett omfattande jordbruk, trädgårdsskötsel och konservindustri (Klädesholmen). Fiske idkas i betydande omfattning. Sommargäster finnas i mindre omfattning (huvudsakligen Dyrön, Tjörnekalv). Hättan har tull- och fyrstation, vilken emellertid senare kommer att flyttas till annan plats. Såsom befolkningscentra på öarna kunna betecknas Kyrksund, Flatholmen, som dock befinner sig i tillbakagång, Klädesholmen, Tjörnekalv, Åstol (näringar och befolkning i framåtgående) samt Dyrön.

Befolkningens *trafik* avser huvudsakligen själva huvudön Tjörn med dess bussförbindelser, Marstrand (Göteborg) eller fastlandet (Tjuvkil, Rörtången) med dess bussnät. Därvid ifrågakomma, utom ångbåtslederna, vägen över Tjörn norrut via bron över Skåpesund, färjebåtsleden Höviksnäs—Stenungsund samt passbåtslederna Rönnäng—Tjuvkil och Klädesholmen—Bleket. Tjörns vägnät är förhållandevis väl utvecklat. Befolkningen äger i stor omfattning motorbåtar. Regelbunden trafik genom företagare drives av såväl A.-B. Bohuslänska Kusten som av Marstrandsbolaget på dessas linjer från Göteborg till Marstrand, Uddevalla och Lysekil. Ett antal smärre däckade motorbåtar tillgodose mera lokalt betonade behov av yrkesmässig trafik. Statens järnvägar stå från Stenungsund i samtrafik med omnibuslinjer till samtliga mera betydande platser på Tjörn. Telefon finnes i allmänhet liksom i de flesta fall tillfredsställande postgång.

[1] Allmän väg väntas anlagd inom kort tid till denna ö.

Från befolkningens sida har angivits som *brist* otillräcklig postgång mellan Stockevik och Flatholmen. Turerna på linjen Bleket—Klädesholmen anses vara för få. Överhuvud äro förbindelserna mellan Tjörn och dess öar samt Inlands fastland ej tillfredsställande.

Såsom *önskemål* har därför angivits flera dagliga post- och passagerareturer mellan Klädesholmen och Bleket samt daglig postgång mellan Stockevik och Flatholmen. Bättre förbindelser med fastlandet önskas.

Inlands- och Marstrandskomplexet.

Komplexet, som består av skärgården söder och öster om Tjörn samt norr om Göteborgs centrala skärgård (Göteborgskomplexet) med början i norr vid Björkö och Rörö, omfattar följande fast bebodda öar, nämligen:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Inom Norums socken:			
St. Askerön	148	150	250
Stenungsön	5	12	800
Inom Jörlanda socken:			
Ramsön	9	7	3
Inom Solberga socken:			
Brattön	142	87	80
Lövön	54	46	30—35
Inom Lycke socken:			
Klöverön	78	36	35
Elgön	28	38	c:a 10
Inom Torsby socken:			
Brunskär	128	77	
Fjällsholmen	43	44	
Bastön	17	11	

Därjämte finnas ytterligare några bebodda smärre öar och holmar såsom Långön, Överön, Gillholmen, Kråkerön o. s. v. i Torsby socken.

Befolkningen på dessa öar, som huvudsakligen livnär sig på fiske samt i viss omfattning jordbruk och rumsuthyrning till sommargäster, bor i allmänhet spridd, varför egentliga befolkningscentra saknas. Komplexets huvudorter äro Marstrand, Tjuvkil och Stenungsund. Medan den bofasta befolkningen på det hela taget stagnerat under senare år, hava sommargästerna ökat i antal, beroende på bättre bussförbindelser med Göteborg m. m. Trafiken tenderar i allmänhet mot närmaste plats på kusten, där anknytning finnes till fastlandets järnvägs- respektive bussnät.

Ovan nämnda öar använda sig i regel av egna båtar och ha tillgång till erforderliga bryggor, utom beträffande landningsplatsen Stenungsund, där någon allmän brygga ej finnes. På platsen ha emellertid statens järnvägar hamnspår till brygga, vilken tills vidare får brukas jämväl av öbefolkningen.

Från landningsplatsen användas Bohusbanan respektive busslinjerna till Göteborg, Kungälv m. fl. för uppnående av närmaste större ort. Stora Askerön har regelbunden förbindelse med Stenungsund genom ett mindre motorbåtsrederi och anlöpes liksom Brattön även av reguljär ångbåtslinje. Klöverön betjänas sommartid av motorbåt till Tjuvkil. Postgång finnes i allmänhet anordnad till öarna, liksom flertalet öar äga tillgång till telefon.

Såsom *brister* hava angivits, att vissa öar såsom Elgön och Bastön sakna telefon. Vid Stenungsund saknas allmän brygga; Ramsön, Lövön och Brattön anses hava otillfredsställande fastlandsförbindelser, de sistnämnda med Rörtången och dess omnibuslinje.

När väg byggts till Vedhall, vilket beräknas ske inom en snar framtid, anses bristerna i Brunskärs förbindelser avhjälpta.

De övriga nämnda öarna liksom de bebodda öarna Klöverön, Koön, Instön i Marstrands omedelbara närhet hysa antingen en så fåtalig befolkning eller äro belägna så nära fastlandet eller befintlig eller blivande trafikled, att några brister beträffande deras kommunikationsanstalter icke framförts.

Med hänsyn till befolkningens näringar och sommargästernas resebehov anses reguljära förbindelser erforderliga till Marstrand, Göteborg och Bohusbanan samt befintligt bussnät.

Såsom *önskemål* har angivits anläggande av brygga vid Stenungsund, telefon till öar, som ännu ej blivit försedda med dylik, samt överhuvud bättre förbindelser med Ramsön, Lövön och Brattön.

Här nedan följande inventeringsparti, där inventeringen utförts av sakkunniga själva, omfattar komplexen Göteborgs *norra skärgård* och *södra skärgård*.

Göteborgskomplexet:

Norra skärgården (Öckeröskärgården).

Detta till ytvidden begränsade skärgårdsparti utgör den folktätaste delen av länets skärgård och sammanfaller helt med Öckerö socken.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Öckerö socken (består uteslutande av öar)	5 154	6 178	
De viktigaste öarna äro:			
Rörön	(395)	(381)	De sommargäster, som bruka hyra rum för hela säsongen, uppgå till c:a 1 000 och äro beträff. de norra öarna stadda i ökning. Under lördags- o. söndagshelger pläga öarna besökas av ytterligare c:a 8 000 personer.
Hyppeln	(154)	(170)	
Källö—Knipplan	(443)	(515)	
Hälsö	(415)	(540)	
Björkö	(700)	(735)	
Öckerö	(924)	(1 268)	
Hönö	(1 647)	(2 135)	
Fotö	(210)	(229)	
Grötö	(66)	(49)	
Kalven	(195)	(152)	

Befolkningen lever huvudsakligen av fiske och fiskberedning. Uthyrning av rum förekommer i avsevärd omfattning. På Hälsö finnes varv och mekanisk verkstad, på andra öar därjämte någon småindustri.

Såsom befolkningscentra kunna angivas municipalsamhällena Hälsö, Hönö, Kalvsund samt Källö—Knipplan (invånare se ovan) ävensom orten Björkö hamn. Befolkningen i dessa centra sammanfaller praktiskt taget med folkmängden på de öar, varpå de äro belägna.

Öarnas *trafik* ledes nästan uteslutande till Göteborg, vare sig befolkningen därvid begagnar egna båtar eller befintliga direkta ångbåtslinjer eller passbåts- och bussleden Hjuvik—Göteborg.

Regelbunden trafik uppehålles inom komplexet av dels en passbåt mellan Öckerö—Hönö och Hjuvik i förbindelse med omnibuslinjen Göteborg—Hjuvik, dels ock av Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård — i samtrafik med ångare tillhöriga tvenne redare på Hönö. Dessa rederier uppehålla regelbunden trafik inom komplexet med utgångspunkt från Göteborg. Tidvis uppträda ock mera tillfälliga företagare (»Södra skärgården»).

Bryggor finnas å samtliga öar, på vissa såsom Hyppeln, Hönö—Knipplan, Öckerö även fiskehamnar. Poststation finns på Rörö (Apelvik), Hyppeln (postombud), Källö—Knipplan, Hälsö, Björkö (Bohus—Björkö), Hönö, Kalvsund och Öckerö. Från Hönö leder en brevbäringslinje till Fotö. Postanstalterna hava daglig förbindelse med Göteborg. Telefonstation finns i Apelvik (Rörö), Hyppeln, Knippla, Bohus—Björkö, Kalvsund, Öckerö, Hönö, Fotö och Grötö. Närmaste station på fastlandet är Hjuvik. Ishinder torde sällan förefinnas.

Såsom *brister* hava påtalats att på Kalven brygga endast finnes på östra sidan av ön samt att hamnen på Björkö ofta är svår att anlöpa på grund av anhopningen av öns egna fiskefartyg. Vidare har framhållits svårigheten att med större fiskefartyg genomfara det grunda sundet mellan Hönö och Öckerö med dess för trafiken olämpliga kavelbro. Rederierna äro slutligen utsatta såväl för dryga utgifter för anläggning och underhåll av bryggor samt ibland för rätten att befara vattnet däromkring som för en ofta illojal konkurrens från tillfälliga rederiföretag, varigenom befolkningens legitima behov av regelbundna förbindelser äventyras. Nattförbindelser på telefon saknas i vissa fall.

Såsom *önskemål* har vid inventeringen angivits följande. Samtliga öar, oavsett angivna befolkningscentra, synas böra hava reguljär förbindelse med Göteborg, direkt per båt eller via Hjuvik (buss Hjuvik—Göteborg), för tillgodoseende av befolkningens näringar samt sommargästernas resebehov. Likaså krävas väl ordnade post- och telefonförbindelser med Göteborg, liksom inrättandet av en hela dygnet öppen telefoncentral på någon av öarna inom komplexet. På Kalven (Kalvsund) önskas en brygga på yttre sidan av ön med en enklare körbar väg till nuvarande brygga på inre sidan av samma ö.

På Björkö önskas en ny ångbåtsbrygga, förlagd till utsidan av norra vågbrytararmen. På Öckerö en uppmuddring för vinnande av djupare farled

genom Rödsund emellan Öckerö och Hönö jämte tillhörande svängbro för korsningen med sundet.

Södra skärgården (Styrsöskärgården).

Detta skärgårdsparti omfattar

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Styrsö socken (består uteslutande av öar)	2 611	2 682	
De viktigaste öarna inom socknen äro:			
Brännö	(232)	(c:a 160)	C:a 3 000 fasta sommargäster under hela säsongen. Därjämte besökas öarna av ett mycket stort antal tillfälliga badgäster.
Asperö	(265)	(241)	
Köpstadö	(98)	(124)	
Känsö, Vargö, Styrsö	(899)	(898)	
Donsö	(692)	(876)	
Vrångö	(323)	(334)	

Befolkningen livnär sig liksom inom Öckeröskärgården huvudsakligen av fiske och fiskberedning, av uthyrning av rum åt sommargäster, av något jordbruk och småindustrier, varjämte en del av befolkningen tillhör lotsverkets personal.

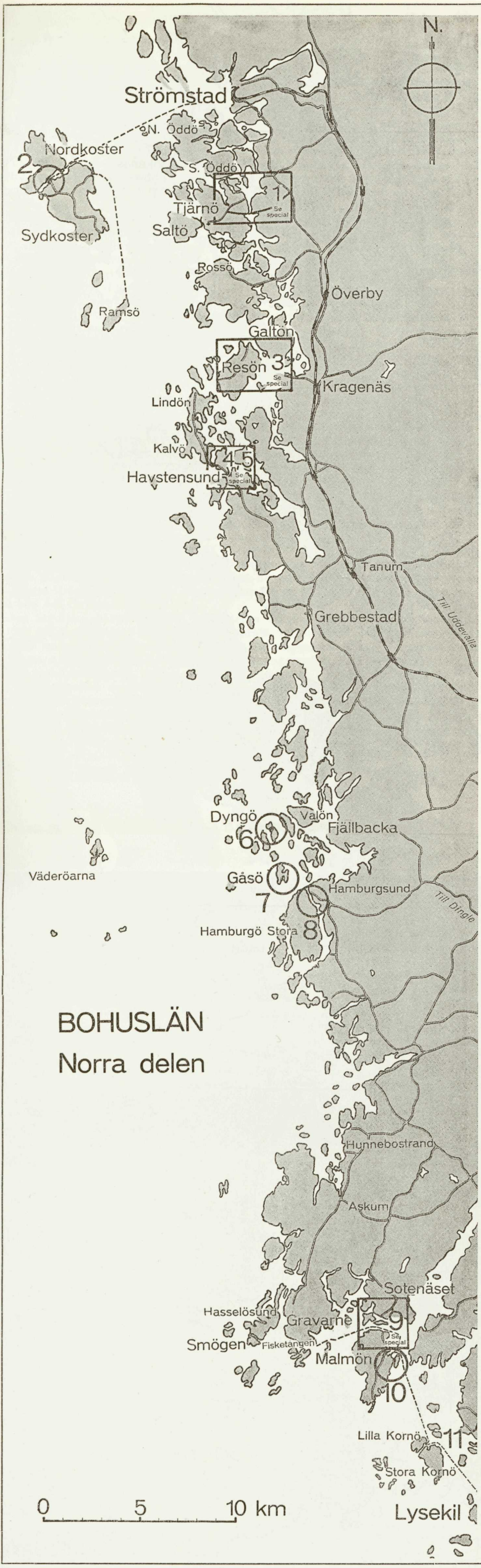
Som befolkningscentra kunna betecknas municipalsamhällena Styrsö, Asperö, Donsö och Vrångö (befolkning se ovan).

Tvenne rederier, nämligen Styrsö Trafik A.-B. och Charles Eriksson, Saltholmen, uppehålla regelbunden ång- resp. motorbåts*trafik*, bolaget från Göteborg, Eriksson från Saltholmen (med anknytning till Göteborgs spårvägsnät). Tillfälliga trafikföretagare uppträda stundom, ofta representanter för öbefolkningen. Postförbindelser finnas till samtliga öar. Telefonstation finnes å följande öar: Brännö, (Vinga), Köpstadö, Styrsö, Donsö, Vrångö. På Styrsö finns telefoncentral för övriga öar, öppen dygnet om. Ishinder förekomma sällan.

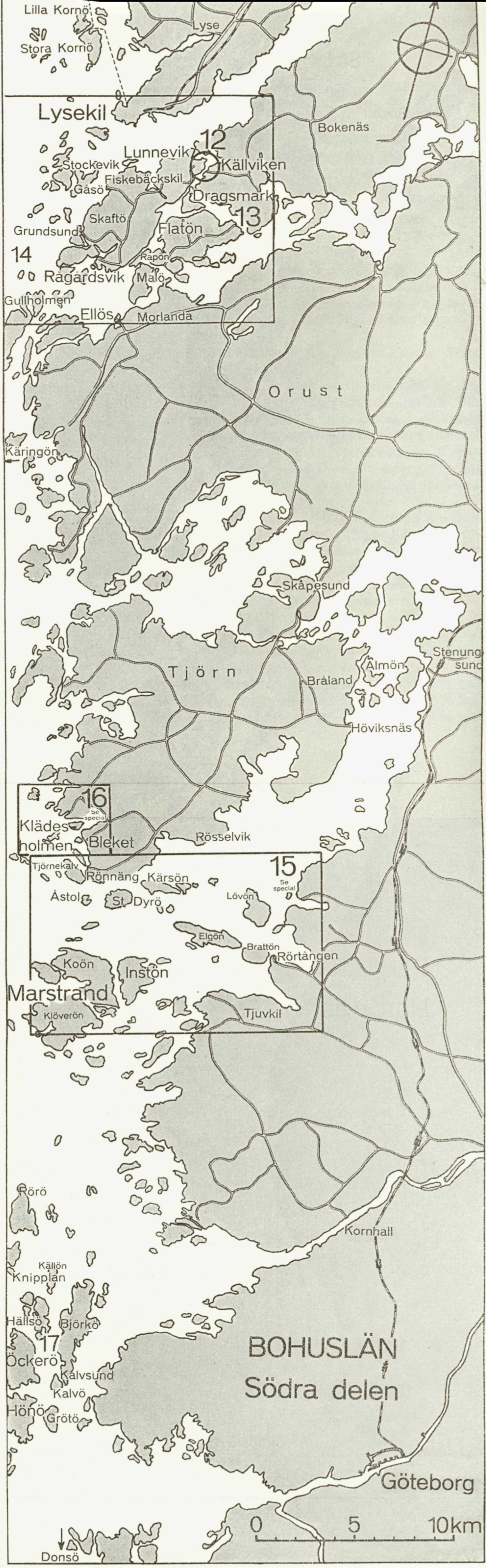
Inga mera påtagliga *brister* hava påtalats. Leden mellan Styrsö och Donsö uppgives emellertid vara synnerligen grund och bristfälligt utprickad.

Såsom *önskemål* har angivits följande. Nyttotrafiken söker sig till stor del med befolkningens egna båtar till Göteborg. För den övriga trafiken finns behov av regelbundna båtlägenheter från samtliga öar i denna skärgård till Göteborg respektive Saltholmen (med anknytning därstädes till Göteborgs spårvägsnät).

Den inom skärgården förefintliga avsevärda turisttrafiken kräver liksom öarnas näringsliv jämförelsevis täta turer samt välordnade post- och telefonförbindelser. Vidare har ifrågasatts anläggande av en ångbåtsbrygga på pirens utsida i Donsö hamn ävensom muddring och utprickning av ovannämnda segelled. Därjämte framhålles här, om ock mindre starkt, behovet av ordnade konkurrensförhållanden inom sjöfarten till undvikande av försvagad ekonomi för de reguljära rederiföretagen.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.


Lilla Korrnö
Stora Korriö
Lyse
Lysekil
12
Lunnevik
Stockevik
Källviken
Fiskebäckskil
Gåsö
Dragsmark
13
Skaftö
Grundsund
Flatön
14
Rapön
Ragardsvik
Malö
Gullholmen
Ellös
Morlanda
Bokenäs
Orust
Käringön
Skåpesund
Stenungsund
Tjörn
Älmön
Bråland
Höviksnäs
16
Se special
Kläde holmen
Bleket
Rösselvik
Tjörnekalv
Rönnäng
Kärsön
15
Se special
Åstol
St. Dyrö
Lövön
Elgön
Brattön
Rörtangen
Koön
Instön
Marstrand
Klöverön
Tjuvkil
Rörö
Kornhall
Källön
Knipplan
Hällsö
Björkö
17
Öckerö
Kalvsund
Kalvö
Hönö
Grötö
BOHUSLÄN
Södra delen
Göteborg
0
5
10km
Donsö

Länsstyrelsen framhåller såsom allmän regel, att de flesta önskemålen i fråga om vägar, färjor och broar, som framkommit under inventeringen, innebure åtgärder, vilkas vidtagande normalt inginge i länsstyrelsens verksamhet men som av brist på medel ännu icke kunnat verkställas. Beträffande *Strömstadskomplexet* framhålles, att på Resön är en väg under byggnad och att till utförande dömts en väg över Galtön med broförbindelse till fastlandet. Vägen är emellertid icke upptagen i vägdistriktets treårsplan, varför densamma ej kan komma till utförande före år 1940. Då denna väg byggts, önskar befolkningen en färjeförbindelse mellan Resön och Galtön. Länsstyrelsen finner det önskvärt, att en dylik färjeförbindelse kommer till stånd. Beträffande *Havstenssundskomplexet* framhålles, att undersökning och kostnadsberäkning är beslutad för väg från Kalvöns södra del över Hällesön till stranden närmast fastlandet med färjeförbindelse till Havstenssunds municipalsamhälle.

Befolkningen å ön Havsten önskar, att väg måtte anläggas mellan ön och fastlandet. En undersökning och kostnadsberäkning av vägen föreligger men har av kostnadsskäl icke kunnat godtagas, och har beslutats omarbetning av förslaget. Beträffande *Fjällbackakomplexet* anföres, att endast Dyngö med ett 60-tal och Kalvö med ett 40-tal invånare torde böra göras till föremål för någon åtgärd. Beträffande *Smögen—Lysekilskomplexet* anföres i fråga om Malmön som en olägenhet att motorfordon icke kunna föras över till ön och att därför i augusti 1938 beslutats anordna färjeförbindelse mellan Stallen å Malmöns nordsida och Tullboden i Askums socken, dit allmän väg leder, i samband varmed vägen Stallen—Malmöns fiskeläge skall intagas till allmänt underhåll. Företagen äro dock icke upptagna i vägdistriktets treårsplan, varför färjeförbindelsen ej kan komma till utförande före 1940, under det att länsstyrelsen anser, att färjeförbindelsen snarast bör komma till stånd. I fråga om Lysekilsdelen anföres, att öarna Stora och Lilla Kornö äro i stort behov av bättre förbindelser med fastlandet, särskilt Lysekil, varvid trafiken lämpligen bör ordnas medelst passbåtar till Lysekil.

Beträffande *Orustkomplexet* uttalas, att det mest trängande trafikbehovet skulle tillgodoses genom en väg-, bro- och färjeförbindelse Lysekil—Skaftö—Flatö—Orust. Länsstyrelsen dömde detta företag till utförande i oktober 1934, men har Kungl. Maj:t genom utslag i april 1937 visat målet åter till länsstyrelsen för ny behandling. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som avgav yttrande i målet, ansåg, att den ifrågasatta bron Flatön—Orust borde av kostnadsskäl ersättas med en färja.

Trafiken mellan Skaftölandet och fastlandet uppehålles med en färja vid Lunnevik—Källviken, men färjan anses för liten och bristfällig, varför anses, att en större och kraftigare färja bör insättas i denna trafik.

Statens järnvägar upprätthålla för närvarande i samband med sin busstrafik regelbunden båtförbindelse med Skaftölandet samt Käringön och Gullholmen medelst mindre båtar med plats för högst 30 passagerare. Länsstyrelsen anser det kunna ifrågasättas, om icke statens järnvägar i större utsträckning böra övertaga båt- och färjetrafiken.

Den reguljära båttrafiken till kustorterna inom Lysekilskomplexet har enligt uppgift till länsstyrelsen år efter år försämrats, vilket beror på att ett stort antal båtturer under de senare åren indragits. Länsstyrelsen finner det synnerligen angeläget, att detta missförhållande, som inverkar menligt på de många badorterna inom Lysekilskomplexet, med det snaraste avhjälpes.

Trafiken mellan samhällena inom Lysekilskomplexet bör enligt länsstyrelsens uppfattning ordnas genom regelbundna turer med passbåtar. Båtlinjerna böra hava sitt centrum i Lysekil.

Önskemål har framställts om anknytning av norra skärgården (Sotenäset) genom bro- eventuellt färjeförbindelse över Åby- och Brofjordarna till en kustväg Strömstad—Lysekil—Göteborg. Länsstyrelsen anser detta förslag vara alltför dyrbart och med hänsyn till bil- och busstrafikens utveckling även opraktiskt. Be-

träffande *Tjörnkomplexet* anföres, att färjeförbindelse bör upprättas mellan Tjörn och Inlands fastland, varvid den lämpligaste leden för en färja synes länsstyrelsen vara Almön — väster och norr om Stenungsön — Stenungsund. Almön skulle därvid genom väg förbindas med Tjörn.

Båtlinjen Rönnäng—Åstol—Dyrön—Risön—Hättan—Tjuvkil och åter bör utökas att gälla även Klädesholmen. Länsstyrelsen finner det synnerligen önskvärt att statligt anslag lämnas trafikinnehavaren, så att trafiken kan upprätthållas med två turer dagligen fram och åter hela året (nu endast tiden 15 juni—31 augusti). Vidare anses, att färje- och vägförbindelse bör anordnas mellan Klädesholmen och Tjörn. Beträffande *Inlands- och Marstrandskomplexet* anföres, att önskemål framförts om att Ramsön, Brattön och Lövön skola få ordnade båtförbindelser med fastlandet. Länsstyrelsen anser, att dessa önskemål icke för närvarande äro befogade.

För hela skärgården gemensamma önskemål äro slutligen ordnandet av telefonförbindelser till de öar, som sakna telefon, samt elektrifiering. Med hänsyn till de stora kostnader, som äro förenade med dessa anläggningar i skärgården, anser länsstyrelsen, att statsbidrag till anläggningarna äro nödvändiga.

Länsstyrelsen har sedan gjort ett uttalande i fråga om den regelbundna ångbåtslinjetrafiken i länets skärgård, men härtill skola sakkunniga enligt vad förut anmälts återkomma i en andra del av sitt betänkande.

I allt uppvisa Göteborgs och Bohus läns skärgårdar ett invånarantal år 1917/1918 av 30 448 personer och år 1938 av 28 411 personer samt år 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 10 000 personer, däri ej inräknade dagsgäster till ett synnerligen stort antal.

Motiveringar och förslag.

Strömstadskomplexet.

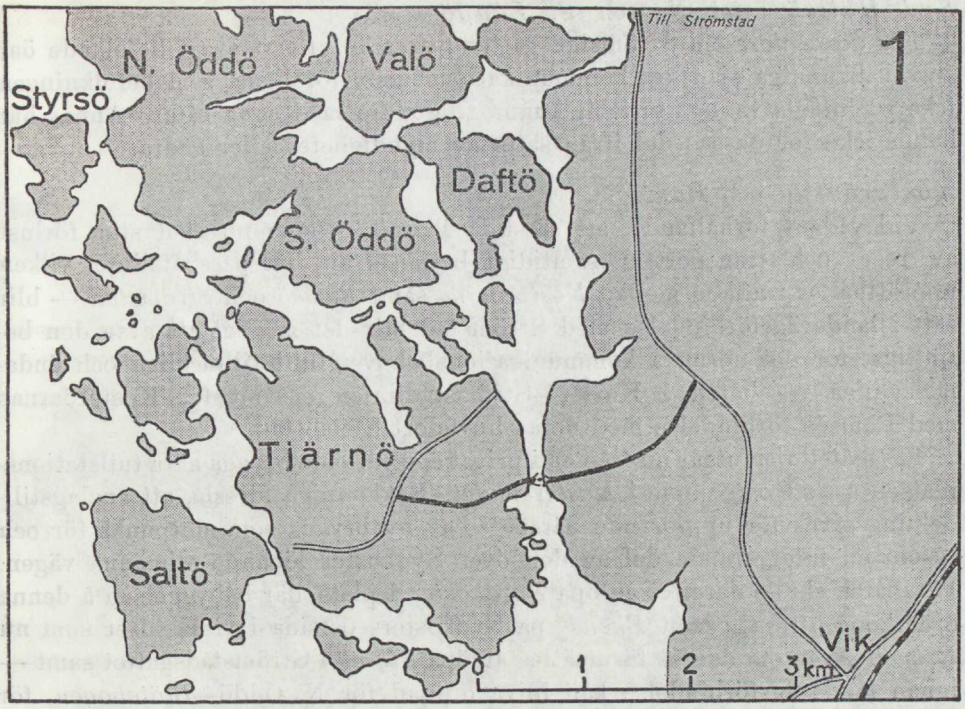
Rossö, Tjärnö, Saltö.

Sakkunniga ha för dessa öar att räkna med det snara färdigblivandet av den nya yttre landsvägen mellan Strömstad och Överby, som kommer att förminska nuvarande avståndet mellan dessa platser till Strömstad med omkring 6 km.

Då denna yttre väg till Strömstad blir färdig, lär man kunna förvänta, att regelbunden biltrafik kommer till stånd å den omkring 18 km långa vägen från Rossöhamn till Strömstad. Härmed bliver *Rossön* ställd utanför behovet av någon genom det allmännas försorg ordnad regelbunden linjetrafik med passbåt till Strömstad.

För *Tjärnö* och *Saltö* gäller, att för biltrafik användbar väg redan finnes, ledande från befolkningscentrum på Saltö förbi Ören (befolkningscentrum på Tjärnö) samt Tjärnö kyrka fram till stranden av sundet mellan Tjärnö och fastlandet.

Sakkunniga förorda, att denna väg, som bestryker bebyggelsen på Tjärnö medelst färja över sundet samt med nödiga förbättringar av en redan på fastlandssidan befintlig bygdeväg som anslutningsväg sättes i förbindelse med ovannämnda nya landsväg till Strömstad. Det lär, om ifrågavarande vägförbindelse kommer till stånd, kunna förväntas, att regelbunden biltrafik,



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

lämpligen väl i förbindelse med ovan nämnda för Rossön avsedda trafiklinje, kommer till stånd även å den omkring 14 km långa sträckan från Saltösamhället genom Tjärnös bebyggelse till Strömstad. Härmed bliva också *Tjärnö* och *Saltö* ställda utanför behovet av någon genom det allmännas försorg ordnad regelbunden linjetrafik med passbåt till Strömstad. Sakkunniga föreslå, att för anläggningens utförande nödig anslagstilldelning gives från det kollektivanslag för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer,* om vilket enligt vad förut nämnts, sakkunniga akta att hemställa.

Styrsö, N. Öddö, S. Öddö samt *Valö* och *Daftö.*

Dessa norr om Tjärnö belägna skärgårdsöar med sin mycket spridda bebyggelse ligga i Strömstads tämligen omedelbara närhet och befolkningen tager sig lätt med egna båtar till och från staden. Någon särskild åtgärd för deras del ha sakkunniga därför ej ansett sig behöva föreslå. Sakkunniga ha också inhämtat, att vederbörande vägstyrelse avser att inom en närmare framtid upptaga fråga om anläggande av väg i lämplig sträckning över N. Öddö, Valö och Daftö, eventuellt genom färja i anslutning till ofta nämnda nya landsväg till Strömstad. Denna vägfråga ha sakkunniga för sin del dock på ovan anförda skäl ej heller ansett sig behöva särskilt aktualisera.

Syd Hällsö samt *N.* och *S. Långö.*

För dessa norr om Strömstadsgattet liggande, ytterst svagt befolkade öar anse sakkunniga ej några kommunikationsbehov föreligga, som befolkningen icke på hittills vanligt sätt lär kunna tillgodose med egna båtar. Annat har heller icke för dessas del ifrågasatts av myndigheter eller andra.

Kosteröarna och *Ramsö.*

Vid sådant förhållande, att särskilt Tjärnö — som nu med stor förlust av rese- och transporttid samtidigt betjänas av den passbåtslinje, vilken upprätthåller trafiken mellan *Kosteröarna* samt *Ramsö* och *Strömstad* — blir satt i landsvägsförbindelse med Strömstad blir det möjligt att avse den befintliga, för det normala kommunikationsbehovet fullt tillräckliga och ändamålsenliga passbåten å Koster—Strömstadlinjen ensamt för Kosteröarnas med Ramsös förbindelse med deras huvudort Strömstad.

Passbåtslinjen utgår nu från en i privat ägo varande brygga nära tullstationsplatsen å *Sydkoster* inne i *Kostersundet.* Sakkunniga föreslå, att anslagstilldelning gives för uppförande därstädes av ny brygga som slutpunkt för och såsom en integrerande del av den över Sydkoster löpande allmänna vägen. Passbåten skulle därefter anlöpa *Nordkoster* å plats, där bebyggelsen å denna ö är koncentrerad, samt *Ekenäs* på Sydkosters östsida i vissa turer som nu *Ramsö.* Även om den så förutsättes anlöpa *Styrsö* i Strömstadsgattet samt — innan landsvägsförbindelse kan bliva ordnad för N. Öddö—*Blötebogen,* för närvarande den enda anlöpsplatsen på denna ö och liggande nära i kursen Koster—Strömstad, lär restiden Koster—Strömstad kunna nedbringas till omkring en timme, d. v. s. till omkring halva den tid, som för närvarande plägar åtgå, då passbåten även skall anlöpa Tjärnö.

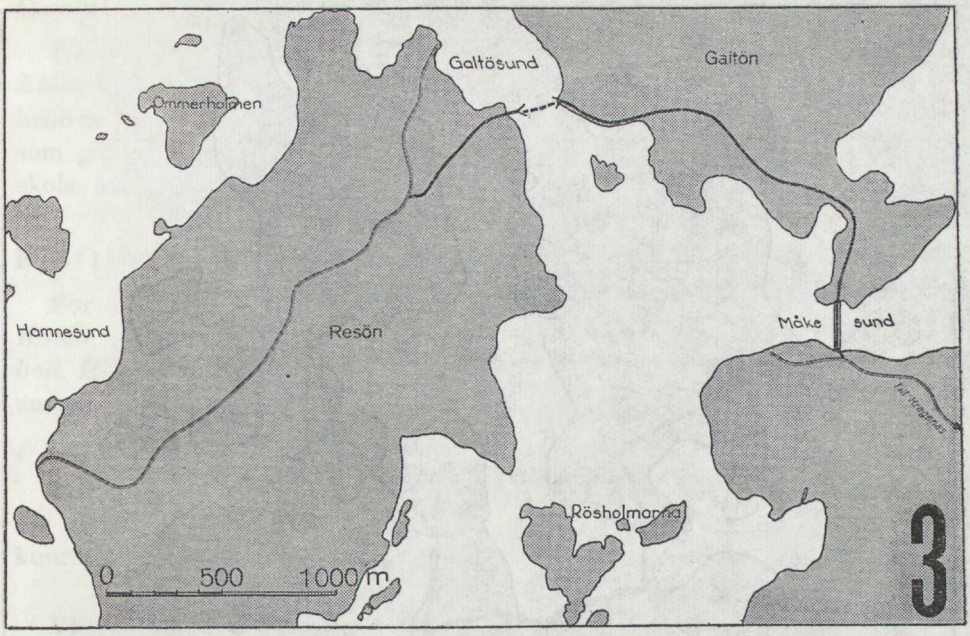
Med den ersättning, som utgår till passbåtens rederi för postbefordringen, som från och med innevarande höst fullgöres med 6 turer Koster—Strömstad per vecka, kan man räkna med att driften av passbåtslinjen Koster—Strömstad är självbärig och detta bör man kunna räkna med även om, som av Kosterbefolkningen begärts, vid veckosluten anordnas en direktgående eftermiddagsförbindelse fram och åter mellan Kosteröarna och Strömstad.

Innanför Kosterfjorden och norr om Havstenssund ligga öarna *Resön, Galtön, Storesnart, Vattenholmen* och *Härödholmen.* Av dessa behöva sakkunniga blott uppehålla sig vid de båda öarna

Resön och *Galtön.*

Den närmaste orten å fastlandet för dessa är *Måkesund,* varifrån allmän väg leder till *Kragenäs* järnvägsstation. Trafiken mellan öarna uppehålles för närvarande med en postbåt och en passbåt i privat ägo. Vid otjänlig väderlek inställas emellertid dessa turer.

På *Resön* finnes nyanlagd fiskehamn och för biltrafik användbar allmän väg, som förbinder *Hamnesund* med öns norra udde vid *Galtösund.* På *Galtön* har av länsstyrelsen till utförande dömts anläggning av allmän väg över



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

ön med broförbindelse till fastlandet vid Måkesund. Företaget torde dock av brist på tillgängliga vägmedel ej kunna komma till utförande under de närmaste åren. Genom landsfiskalen i Tanums distrikt ha vidare önskemål framförts om en *färjeförbindelse* mellan *Resön* och *Galtön,* i anslutning till nämnda vägförbindelse Galtön—Måkesund.

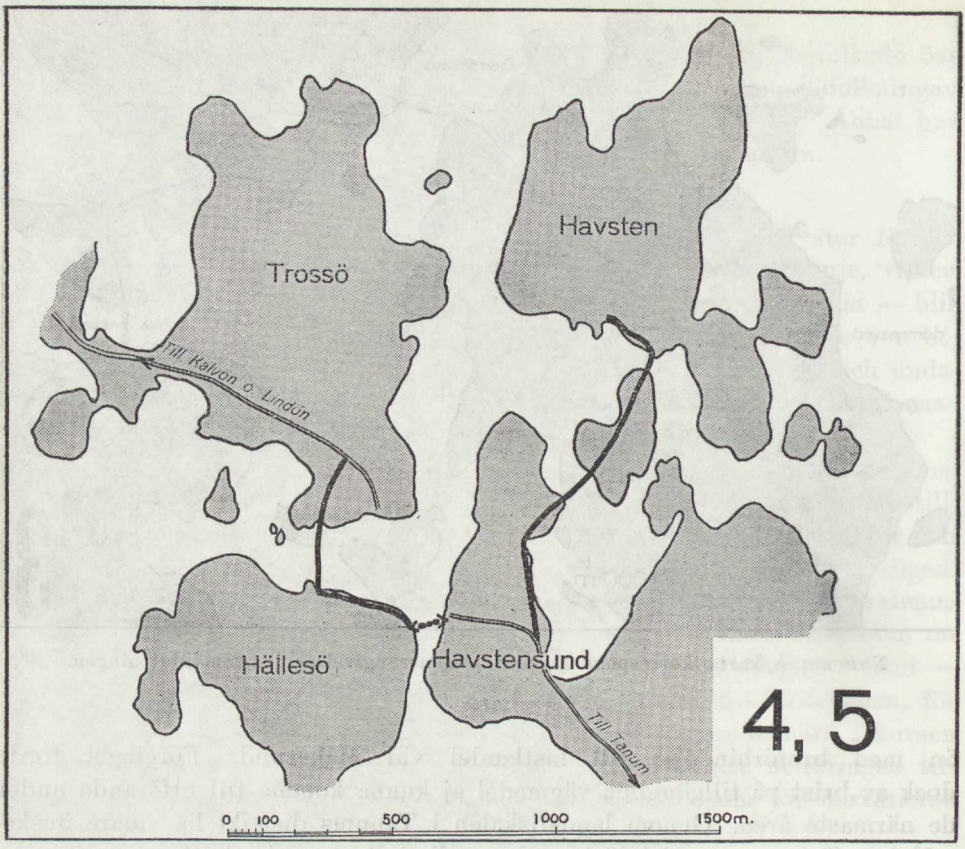
Sakkunniga vilja upptaga ifrågavarande väg-, bro- och färjeprojekt, vars betydelse även beträffande färjeanläggningen vitsordas av länsstyrelsen, som eget förslag och vilja föreslå för möjliggörandet av dess mera omedelbara utförande erforderlig anslagstilldelning.

H a v s t e n s s u n d s k o m p l e x e t.

Utanför Havstenssund ligga öarna *Kalvön* och *Hällesö,* åtskilda av ett smalt sund. Med Kalvön sammanhänger *Lindön.* Innanför Lindön ligger den mindre *Ekholmen.* Omedelbart norr om Havstenssund ligger ön *Havsten.* Närmaste handelsplats på fastlandet är Havstenssunds municipalsamhälle.

Från befolkningen inom skärgårdsområdet ha önskemål framförts dels om anläggning av en *väg* från *Kalvöns södra del* över *Hällesön* med *färjeförbindelse* till *Havstenssund,* dels ock om anläggning av *väg* från *Havsten* till *Havstenssund.*

En väg *Kalvön—Havstenssund* skulle utgöra direkt fortsättning på nu befintlig, för mindre fordrande biltrafik användbar väg från Lindöns nordligaste



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

del till Kalvöns sydligaste del. Från denna väg skulle vägförbindelse utsträckas över *Hällesö* till en punkt vid stranden närmast fastlandet. Färjelägen skulle anordnas på Hällesö och vid Havstenssund med kort förbindelseväg till allmänna vägen vid *Havstenssund*.

Sakkunniga vilja biträda detta önskemål och föreslå för projektets realiserande nödig anslagstilldelning.

Den önskade vägen *Havsten—Havstenssund* skulle framgå över sundet på utfylld bank. Kostnaden blir avsevärt hög, för en 3·5 meters väg beräknad till cirka 75 000 kronor. Detta önskemål kunna sakkunniga icke biträda. Behovet av vägen för den Havstenssund helt närbelägna ön och dess bebyggelsecentrum inskränker sig i det hela taget till förfallsperioder med svårigheter för sjukvård och skolgång. Sakkunniga anse, att den önskade anläggningen av körbar väg borde kunna ersättas med en över sundet *spångad gångväg* och hava som sitt förslag upptagit nödig anslagstilldelning för dess utförande.

Grebbestadskomplexet.

Härinom belägna öarna *Musön, Otterön* med *Röö* samt *Pinnön* och *Källarholmen* äga ej att uppvisa några kommunikationsproblem, som ansetts behöva göras till föremål för sakkunnigas uppmärksamhet i annan mån än som gäller telefonförbindelserna, en angelägenhet, vartill sakkunniga nedan skola återkomma.

Fjällbackakomplexet.

För de inom detta belägna öarna *Valön, Hjärterön, Dyngö, Fläskö, Kalvö, Korsö, Florö, Gåsö, Hamburgö Stora, Hamburgö Lilla, Väderöarna, Väderöbod, Hästvam, Kiddö* och *Hornö* har särskild uppmärksamhet behövt skänkas endast öarna

Dyngö och *Gåsö.*

För dessa ha framburits önskemål om erhållande av mindre skyddshamnar för fiskets kommunikationsbehov. Härför föreliggande projekt hava sakkunniga biträtt och föreslå för deras utförande nödig anslagstilldelning.

Vid inventeringsresa genom länets skärgårdar ha sakkunniga i *Hamburgsund* uppvaktats med önskemål om beredande av statshjälp för en *uppmuddring* av *farleden* genom sundet mellan den på fastlandet belägna platsen *Hamburgsund* och ön *Hamburgsö.* Den önskade åtgärden skulle vara av särskild vikt för den av befolkningen i Hamburgsund och på Hamburgsön m. fl. skärgårdsplatser bedrivna fraktfarten med mindre motordrivna fraktfartyg. Denna fraktfart gåve bärgning åt omkring 300 personer, som till en betydande del vore att hänföra till skärgårdsbefolkning. Den en gång till 12 fots djup upptagna farleden hade emellertid nu uppgrundats så, att seglingsdjupet ej vore mera än 12 fot vid medelvattenstånd. Vid lågvatten kunde endast fartyg, liggande högst 9 fot djupt, passera, under det att vanliga djupgåendet för de använda fraktfartygen om 50 à 60 tons lastdryghet vore 13—14 fot. Sakkunniga ha låtit undersöka dels vad en utvidgning av farleden genom sundet till Sotenkanalens standardmått skulle kosta, dels vad det skulle kosta att upptaga farleden till det djup, som erfordras för den nuvarande seglationen med ifrågavarande fraktfartyg. Dessa kostnader äro 55 000 kronor respektive 276 000 kronor, inbegripet i sistnämnda kostnad nödvändig upprensning av Hornö ränna.

Sakkunniga hava här att räkna med ett av länsstyrelsen gjort understrykande av angelägenheten att vidmakthålla denna mindre fraktfart, som nu särskilt efter stenindustriens iråkade betryck blivit en viktig förvärvsgren för den fattiga skärgårds- och kustortsbefolkningen. Sakkunniga ha därför velat upptaga bland sina förslag farledens genom Hamburgsund uppmuddring till det mått för segeldjupet, som nu närmast påfordras, samt föreslå därför erforderlig anslagstilldelning.

Smögen-Lysekilskomplexet.

Detta komplex omfattar öarna *Smögenön, Holmen, Hasselön, Grinnholmen* och *Hållö,* närmast omkring huvudorterna Smögen och Gravarne, *Malmön* utanför Åbyfjordens mynning samt *Stora* och *Lilla Kornö* utanför Brofjordens mynning nära Lysekil.

Å *Smögenön* och *Holmen* ligga *Smögens* municipalsamhälle samt å *Hasselön* och *Grinnholmen Hasselösunds* municipalsamhälle med tillhopa cirka 1 600 invånare. Båda dessa platser stå i passbåtsförbindelse med Gravarne. Passbåtslinjen Smögen—Gravarne utgör därvid en integrerande del av statens järnvägars billinje Dingle—Gravarne.

Önskemål ha framställts om att den passbåt, som i samtrafik med statens järnvägar går mellan Smögen och Gravarne, måtte stationeras i Smögen i stället för i Gravarne samt att passbåten mellan Hasselösund och Gravarne måtte göra tätare turer lagda i lämpligare tidslägen än för närvarande. Detta synes sakkunniga vara ting, som böra kunna ordnas lokalt och ej påfordra sakkunnigas åtgärd. Sakkunniga utgå ock ifrån, att statens järnvägar, efter hand som trafikbehoven växa, skola övervaka och sörja för att det för linjen Smögen—Gravarne använda fartyget hålles väl uppe i tonnage och vederbörlig, god standard.

I fråga om kommunikationerna för Smögens samhälle ha vidare önskemål framkommit, avseende anordnandet av en färjeförbindelse för bilfordon, antingen mellan *Sälbådan* på nordostsidan av *Hasselön* och *Sandbogen* strax norr av Gravarne, dit i så fall anknytningsväg från allmänna vägen till Gravarne skulle framdragas, eller mellan *Smögens nya fiskehamn* och *Gravarne,* vilket senare alternativ torde ställa sig ekonomiskt fördelaktigare men medföra, att leden komme att mera störas av sjöhävning vid hård sydlig vind samt även av större issvårigheter under hårda vintrar.

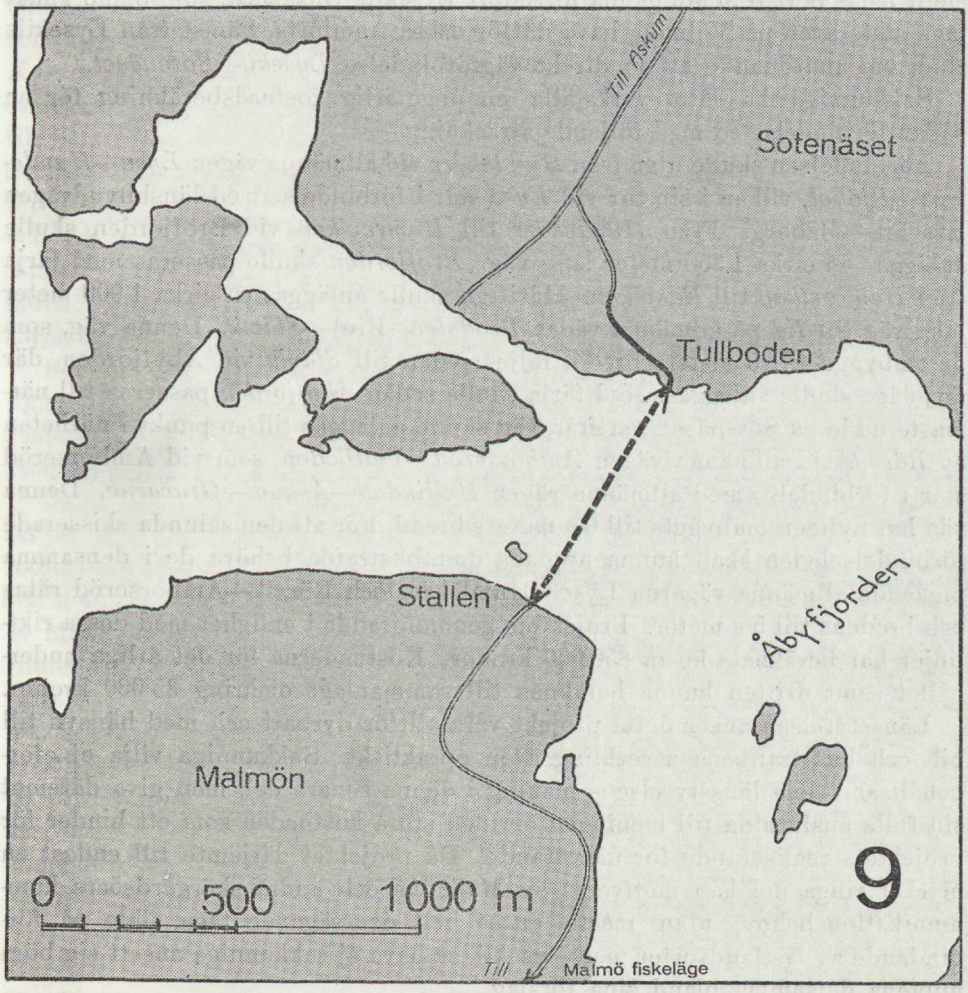
Kostnaden för en förbindelse enligt det sistnämnda alternativet har överslagsvis beräknats till 165 000 kronor, oberäknat kostnad för en eventuellt erforderlig vägförbättring mellan Smögens nya fiskehamn och Smögens kyrkoplats, där bilvägen i varje fall skulle sluta. Årliga driftskostnaden kan beräknas uppgå till sammanlagt cirka 22 000 kronor. Den ifrågasatta färjeledens längd uppgår till drygt en kilometer.

Sakkunniga äro av uppfattningen, att föga skulle vinnas för Smögens näringsliv, främst fisket och handeln med fiskeprodukter, om något av dessa färjeprojekt realiserades. Främsta avsikten med åtgärden skulle vara att bereda fiskhandlarna möjlighet att kunna redan på ön lasta fisksändningar å lastbilar för direkt distribution till mer eller mindre avlägsna orter på fastlandet. Lastningen skulle då ske i den hittills föga använda nya fiskhamnen, enär man av hänsyn till bebyggelsen i samhället icke rimligen kan tänka sig att föra bilväg fram till gamla hamnen, där likväl praktiskt taget hela fiskhanteringen nu pågår och där de därför erforderliga byggnaderna och magasinsetablissementen finnas. Man lär ej kunna vänta sig, att dessa etablissement skola komma att i någon större utsträckning övergivas och kapital-

investeringar göras för ersättande av desamma vid nya fiskhamnen. Den projekterade färjeförbindelsen förmenas även medföra gagn för öns sommargäster, som därigenom kunde medföra bilar till bostadsorten. Ett sådant förhållande skulle utan tvivel ändra Smögens karaktär och torde kunna antagas bliva till övervägande nackdel för ön som badort. Sakkunniga hava efter sina överväganden alltså ansett sig icke böra biträda något av de alternativa färjeledsprojekten ifråga.

Malmön.

För denna ö och dess förbindande med fastlandet ha sakkunniga haft att räkna med ett av länsstyrelsen dömt projekt, avseende anordnandet av bilfärjeled mellan *Stallen* å Malmöns nordsida, varifrån över ön leder en även



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

för biltrafik väl användbar väg, och *Tullboden* på Sotenäset, en plats belägen alltså väster om den djupt, omkring 15 km inskärande Åbyfjorden. Från Tullboden leder allmän väg 7 km till Askum, dit Malmön hör med sina sockenangelägenheter, samt 30 km till närmaste järnvägsstationer på huvudlinje, som äro Dingle och Munkedal. Avståndet till lämplig station på statens järnvägars billinje Hallinden—Fisketången (Gravarne) är 4—5 km. Kommer färjeleden Tullboden—Stallen till stånd, får det antagas, att även Malmön får en med nämnda billinje samordnad linjetrafik.

Sakkunniga hava velat omfatta detta färjeprojekt och föreslå för att möjliggöra dess mera omedelbara realiserande nödig anslagstilldelning.

Emellertid är det tämligen givet att, om denna färjeled och billinje kommer till stånd, kommer även Malmön, liksom det i och med tillkomsten av billinjen Dingle—Gravarne gått exempelvis beträffande Gravarne, att kommersiellt ledas bort från sin gamla huvudort Lysekil. Önskemål, som bland annat taga sikte även på Malmön, hava därför också framförts, främst från Lysekils stad, om anordnande av en direkt vägförbindelse *Lysekil—Sotenäset.*

Sakkunniga ha låtit verkställa en ungefärlig kostnadsberäkning för en sådan förbindelseled med följande sträckning.

Förbindelsen skulle utgå från *Humlekärr* vid allmänna vägen *Lyse—Humlekärr—Sjöbol,* vilken i sin tur vid *Lyse* står i förbindelse med länshuvudvägen Lysekil—Gläborg. Från *Humlekärr* till *Hamreviken* vid Brofjorden skulle anläggas en cirka 1 350 meter lång väg. *Brofjorden* skulle passeras med färja från *Hamreviken* till *Edsviken.* Härifrån skulle anläggas en cirka 1 900 meter lång väg till *Ed* på allmänna vägen *Brodalen* (Bro)—*Slävik.* Denna väg, som är ombyggd till 5 meters bredd, följes sedan till *Slävik* vid Åbyfjorden, där färjeläge skulle anläggas. Med färja skulle sedan *Åbyfjorden* passeras till närmaste udde på Sotenäset, varifrån väg skulle anläggas till en punkt i närheten av *Rörvik* vid allmänna vägen *Amborseröd—Tullboden,* som vid Amborseröd står i förbindelse med allmänna vägen *Hallinden—Askum—Gravarne.* Denna väg har nyligen ombyggts till 6·0 meters bredd. För att den sålunda skisserade förbindelseleden skall kunna upptaga omnibustrafik, behöva de i densamma ingående allmänna vägarna Lyse—Humlekärr och Rörvik—Amborseröd rätas och breddas till 5·0 meter. Projektets genomförande i enlighet med dessa riktlinjer har beräknats kosta 850 000 kronor. Kostnaderna för det årliga underhållet samt driften kunna beräknas till sammanlagt omkring 35 000 kronor.

Länsstyrelsen anser detta projekt vara alltför dyrbart och med hänsyn till bil- och busstrafikens utveckling även opraktiskt. Sakkunniga vilja ej oförbehållsamt dela länsstyrelsens mening i denna senare del, men giva däremot sin fulla anslutning till meningen om den stora kostnaden som ett hinder för projektets realiserande för närvarande. Då projektet därjämte till endast en mycket ringa del kan motiveras av Malmöns och andra skärgårdsöars kommunikationsbehov, utan måste anses helt övervägande taga sikte på förbindande av fastlandsorter med Lysekil, så hava ej sakkunniga ansett sig böra upptaga detsamma bland sina förslag.

Däremot anse sakkunniga, att något av Malmöns rörelse kan bevaras åt

dess nuvarande huvudort Lysekil genom en utveckling av den *passbåtsförbindelse Gravarne—Malmön—Kornöarna—Lysekil,* som finnes; en förbindelse som i varje fall bör tryggas för *Kornöarnas* del, enär det för dem är ekonomiskt-praktiskt omöjligt att ordna färjevägförbindelse med fastlandet. Länsstyrelsen ger uttryck för en liknande mening, då den säger, att trafiken mellan samhällena inom Lysekilskomplexet bör ordnas genom regelbundna turer med passbåtar, något som sakkunniga i sak förena sig i, även om sakkunniga i motsats till länsstyrelsen icke anse, att båtlinjerna böra hava sitt centrum i Lysekil, utan hålla före, att de å linjerna trafikerande båtarna hellre böra vara förlagda till och utgå från den borterst belägna anlöpsplatsen, varifrån de kunna utgå en tidig morgontur till staden för att komma åter till utgångspunkten i lämpligt förlagda eftermiddags- eller kvällsturer.

Sakkunniga hava låtit göra en trafikekonomisk utredning för en dylik passbåtslinje, replierande på uti orten befintligt tonnage med dagliga turer fram och åter *Fisketången* (Gravarne)—*Malmöns fiskeläge—Lilla Kornö—Stora Kornö—Lysekil* (södra hamnen), betingande en ungefärlig restid för hela sträckan av cirka 2 timmar. Utredningen ger vid handen ett subventionsbehov till belopp, som sakkunniga ej anse vara större än att det bör kunna bestridas av landstinget samt, i stadens uppenbara intresse av linjen, Lysekils stad i förening. Sakkunniga vilja härvid erinra om vad som under Kungl. Maj:ts och riksdagens behandling av frågan om den förevarande allmänna utredningen om skärgårdarnas kommunikationsväsen uttalats beträffande möjligheten att förutsätta vidgade ålägganden för landsting och vägstyrelser att sörja för goda skärgårdskommunikationer.

För *Malmöns* del ha sakkunniga till slut haft att beakta ett sedan 1936 föreliggande önskemål och projekt, varom sakkunniga förskaffat sig kännedom, avseende statsbidrag för anläggande av en *båt-* och *fiskehamn* vid *Malmöns fiskeläge.*

Beträffande behovet av en sådan hamn anföres av de *lokalt intresserade,* att på Malmön, som äger en fiskeflotta om 45 båtar (därjämte många segel- och roddbåtar), uppehålla sig 58 yrkesfiskare, 47 personer idka fiske som binäring och 210 personer i allt äro direkt beroende av fisket. Intet fiskeläge i Bohuslän av Malmöns storlek torde ha en så urusel hamn som Malmön, säges det. Där finnes ej platser nog åt samhällets båtar och att för en främmande båt få en tillfällig hamnplats är så gott som omöjligt. Vid nordostliga och ostliga stormar kunna de passagerarebåtar, som dagligen anlöpa Malmön, endast med stor svårighet lägga till. Därjämte åberopas de skador, som genom bristen på skyddande hamn vållats av storm under våren 1939. I sammanhanget nämnes, att Lysekil på senare än av Malmön gjord ansökan om statsbidrag till hamn erhållit anslag till en hamn åt badgästernas båtar. Malmön anser sig ha blivit synnerligen styvmoderligt behandlad, i vad det gäller lösandet av dess hamnfråga. Det anföres till slut, att samhällets ekonomi är synnerligen svag, så att anordnande av erforderlig brygga för ångbåtar, som reguljärt anlöpa ön, och uppmuddring av hamnen överstiger invånarnas ekonomiska möjligheter.

Fiskeriintendenten i Västerhavets distrikt har vitsordat behovet av förbättrad fiskehamn och har intet att erinra mot uppgjorda förslag därtill.

Lantbruksstyrelsen uttalar, att Malmöns fiskeläge är i stort behov av bättre hamn samt att det föreliggande förslaget vore ägnat att tillgodose behovet för lång tid framåt.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalar:

»Ehuru stenhuggeriet under de senaste årtiondena ägt långt större betydelse än fisket för befolkningens försörjning å Malmön, är såsom av fiskeriintendentens i Västerhavets distrikt yttrande framgår även fisket där ett viktigt näringsfång. Fiskeflottan utgöres enligt av länsstyrelsen inhämtade upplysningar för närvarande av tio större däckade båtar, förutom ett antal småbåtar. Någon ökning av antalet yrkesfiskare på Malmön har förekommit under de senaste åren. Då detta måste ses i samband med att krisen inom stenindustrien tvingat en del stenhuggare att utom sitt ursprungliga yrke söka sig förvärvsmöjligheter, torde vara svårt att av detta förhållande draga några slutsatser rörande fiskets utveckling på Malmön för framtiden. I varje fall hava innevarande års förbättrade konjunkturer för stenhuggarna medfört, att flertalet av dem, som under arbetslösheten börjat fiska, återgått till stenhuggeriet.

Även om länsstyrelsen icke vågar räkna med någon mera betydande utveckling av Malmön som fiskeläge, är emellertid påtagligt, att förbättrade hamnförhållanden för platsens fiskeflotta äro synnerligen önskvärda. I någon mån skulle också en fiskehamnsanläggning vid Malmön kunna vara till nytta för de fraktbåtar, för närvarande enligt uppgift 12 stycken, vilka äro hemmahörande å ön. För dessa fraktbåtar torde dock i allmänhet redan finnas relativt goda ankarplatser, varför i stort sett den föreslagna hamnanläggningen kan sägas vara behövlig endast med hänsyn till fisket. I enlighet härmed och jämväl med hänsyn till svårigheten att för ytterligare brygganläggningar ordna lämpligt hamnområde ifrågasättes för närvarande statsbidrag endast för utbyggnad av den egentliga fiskehamnen.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar, att vid Malmön finnas för närvarande dels tvenne enskilda bryggor för utlastning av sten, dels en enskild ångbåtsbrygga. Fiskarna på platsen sakna däremot skyddade förtöjningsplatser för sina båtar samt hava endast tillgång till några bristfälliga bryggor samt att såsom av länsstyrelsen och lantbruksstyrelsen vitsordats fiskarna måste därför anses vara i behov av förbättrade hamnförhållanden.

Med anledning av ett länsstyrelsens uttalande angående önskemålet, att beräknade kostnaden om möjligt måtte nedbringas genom förenklingar i planen, framhåller styrelsen, »att över hälften av kostnaden representeras av en för hamnens skydd nödvändig vågbrytare. På grund av dels betydande vattendjup, dels mindre gynnsamma grundförhållanden torde denna kostnadspost ej kunna nedbringas. Några förenklingar i planen finner styrelsen ej möjliga, därest den planerade hamnen skall kunna fylla avsett ändamål. Det torde därför ej vara tillrådligt att räkna med en lägre anläggningskostnad än den nu beräknade».

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppger denna kostnad till 177 500 kronor. För den önskade bryggan har beräknats en anläggningskostnad av 40 000 kronor.

Sakkunniga hava inhämtat, att den av alla berörda tillstyrkta hamnanläggningen dock icke kan med gängse finansieringsformer komma till stånd under avsevärd tid framåt. Sakkunniga hava med stöd av anförda motiveringar funnit det angeläget att söka medverka till fyllandet mera omedelbart av åt-

minstone de mest trängande behoven av hamn för Malmöns kommunikationer för fisket samt övriga samfärdsel till sjöss och hava därför velat föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som en vital del av den nya hamnen framhållna vågbrytaren, ävensom av den i första hand nödiga uppmuddringen av hamnbassängen ävensom av angöringsbryggan.

Orustkomplexet.

Den stora ön *Orust* äger redan ett rikligt utbildat inre vägsystem samt goda förbindelsevägar till fastlandet. För vägtrafik i nordlig riktning, mot Uddevalla och Bokenäset, finnes sålunda *färjeförbindelse* över *Nötesund* av tillräcklig kapacitet och för vägtrafiken i östlig och sydlig riktning, d. v. s. för direkt förbindelse med länshuvudvägen samt statsbanan genom Bohuslän, finnes *färjeförbindelse* vid *Svanesund*. Denna senare är emellertid vid den utveckling, vägtrafiken på Orust numera nått, helt otillräcklig och fråga har därför aktualiserats om dess väsentliga ökning i kapacitet eller, än hellre, dess ersättande med en *vägbro* över *Svanesund*. Sakkunniga vilja livligt förorda den senare utvägen och önska därvid uttala förhoppningen att fordringar på fri seglingshöjd, om bron planeras som fast bro, eller på fri genomseglingsöppning, om den planeras med rörligt spann, ej skola behöva medföra, att anläggningskostnaden för den för berörda orters samfärdsel så synnerligen behövliga broanläggningen kommer att ställa sig prohibitivt dyr och företaget därigenom äventyras.

Beträffande Orusts fastlandsförbindelser hava sakkunniga för sin del intet övrigt att anföra eller föreslå.

Med den söder om Orust belägna stora och ävenledes folkrika ön *Tjörn* äger Orust vägförbindelse medelst fast bro över Skåpesund.

Omkring Orust gruppera sig på västsidan följande öar, som böra beaktas i förevarande sammanhang: *Skaftölandet, Gåsö, Flatön, Malön, Gullholmen* (Hermanö), *Lavö* samt *Käringön*. Av dessa är *Skaftölandet,* som ock är i viss mån orienterat emot Lysekil, den största och i kommunikationshänseende mest krävande.

För *Skaftölandets* del har man att räkna med ett inre vägsystem, som redan är under (delvis färdig eller beslutad) utbyggnad till att kunna upptaga modern vägtrafik. Vägsystemet berör och förbinder öns huvudplatser *Fiskebäckskil, Stockevik, Grundsund* och *Rågårdsvik*.

Beträffande Skaftölandets förbindelse med fastlandet vid Lysekil hänvisas vad *Stockevik* och *Grundsund* angår till vad här nedan under *Gåsö* säges och föreslås i fråga om inrättandet av en *passbåtslinje Gullholmen—Grundsund—Gåsön—Stockevik—Lysekil*. Mellan *Fiskebäckskil* och *Lysekil* finnes av ålder en för det föreliggande trafikbehovet tillräcklig passbåtsförbindelse, vid korta säsongbehov flera.

För Skaftölandets förbindelse med det egentliga fastlandet österut har man att räkna med den nyligen färdigställda, modernt dimensionerade

vägen över *Bokenäs* till *Uddevalla*. Denna väg står genom färja *Källviken—Lunnevik* i förbindelse med vägsystemet å Skaftölandet. Färjeleden Källviken—Lunnevik är emellertid alldeles otillräckligt utrustad för nuvarande trafikbehov, bland annat för utdragandet in på Skaftölandet av statens järnvägars billinje från Uddevalla (som nu i avvaktan har sin slutpunkt vid Källviken), i första hand till huvudorterna på Skaftölandet *Fiskebäckskil* och *Grundsund*. Sakkunniga hava inhämtat, att den starkt påkallade förbättringen av färjeleden Källviken—Lunnevik även har av länsstyrelsen aktualiserats men att den emellertid icke, i brist på medel, kan utan särskilda finansieringsåtgärder förväntas bliva utförd förrän tidigast någon gång under åren 1942—1944. Sakkunniga, som anse, att förbättringen av färjeleden ifråga är synnerligen angelägen, ha därför i och för ett snabbare realiserande av densamma velat upptaga det föreliggande förbättringsprojektet bland sina förslag till nödig anslagstilldelning.

Vid en av sakkunniga företagen orienteringsresa, berörande Skaftölandet, har framförts önskemål om erhållande av det allmännas stöd för anläggning av förbättrad hamn vid *Rågårdsvik* samt anordnande av bilfärjeförbindelse *Rågårdsvik—Ellös*.

Rågårdsvik ligger helt nära den befintliga fiske- och skyddshamnen vid Grundsund och på platsen finnes brygga m. m., till synes tillräckliga för det lokala trafikbehovet och för den passbåtslinje, som för närvarande förbinder Rågårdsvik med *Ellös* och statens järnvägars, Ellös berörande billinje över Orust. Sakkunniga anse därför icke de begärda kommunikationsförbättringarna av behovet påkallade men vilja uttala en förväntan att genom statens järnvägars försorg den med deras nämnda billinje samtrafikerande passbåten måtte ersättas med en något större och för ändamålet tjänligare sådan. Detta synes sakkunniga desto mera angeläget, som sakkunniga, enligt vad som nedan under *Flatön* kommer att sägas, anse, att den med statens järnvägars billinje över Orust i samtrafik gående passbåtslinjen Ellös—Rågårdsvik lämpligen bör från Rågårdsvik utsträckas att beröra och betjäna även *Flatön* och *Malön*.

Gåsön och *Gullholmen*.

Beträffande särskilt *Gåsön* gäller, att den med sin rörelse främst är orienterad mot Lysekil. Länsstyrelsen har, som ock under Smögen-Lysekilskomplexet refererats, som sin mening uttryckt, att Lysekil borde göras till sammanstrålningspunkt för lokala passbåtslinjer, betjänande viss i geografisk närhet av staden liggande öar. Denna mening delas, som också förut anförts, av sakkunniga och anses tillämplig även för Gåsöns och Gullholmens del. Sakkunniga anse därför, att för Gåsön och Gullholmen bör räknas med utbildningen av en från Gullholmen utgående daglig passbåtslinje till Lysekil. Emellertid hava öarna också behov av att komma till Skaftölandet och över Skaftölandet emot Uddevalla, liksom vissa platser på Skaftölandet hava behov av att komma till Lysekil. Sakkunniga anse därför, att ifråga-

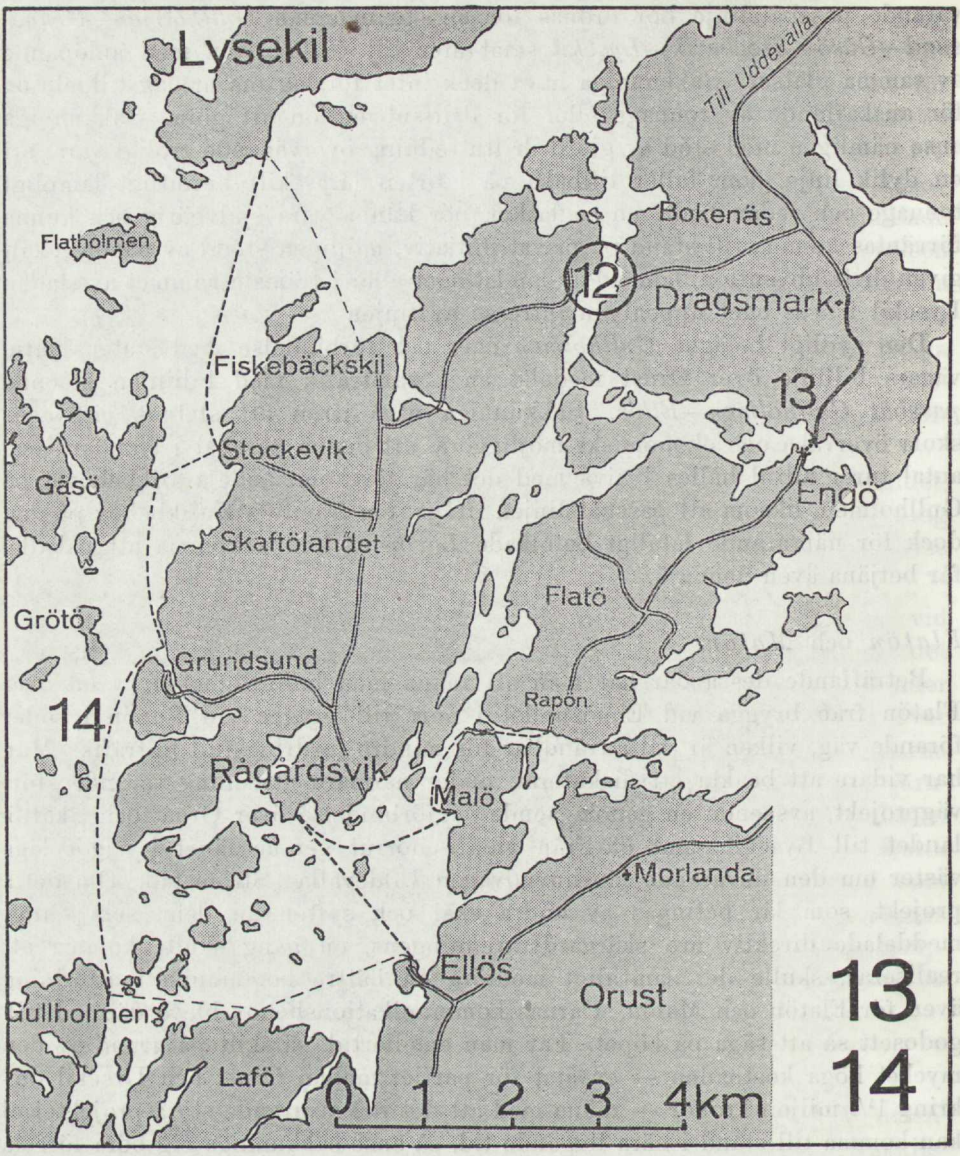
varande passbåtslinje bör ordnas för en seglingsplan *Gullholmen—Grundsund—Gåsö—Stockevik—Lysekil* samt åter till *Gullholmen* med anlöpande av samma platser. Sakkunniga hava dock intet förslag om anslagstilldelning för anskaffande av tonnage eller för driftsubvention att göra. Sakkunniga anse nämligen med stöd av gjord driftutredning övervägande troligt vara, att en dylik linje, som faller tillbaka på i orten (Lysekil) befintligt lämpligt tonnage och redan bedriven seglation, bör kunna vara självbärig och kunna förväntas komma till stånd på privat initiativ, möjligen stödd av någon lokalt given driftsubvention, lämnad av landstinget eller i främsta rummet av staden Lysekil i dess eget uppenbara intresse av linjen.

Den sydligt belägna *Gullholmen* äger ock förbindelse med statens järnvägars billinje över Orust medelst en i samtrafik med billinjen stående *passbåt Gullholmen—Ellös*. Sakkunniga utgå ifrån att statens järnvägar skola övervaka och ekonomiskt möjliggöra, att denna passbåt i standard och antal turer alltid hålles i nivå med det här förekommande trafikbehovet på Gullholmen, liksom att passbåtslinjen ifråga, om framtida trafikbehov på den dock för närvarande fåtaligt befolkade *Lavön* så kunna komma att påkalla, får betjäna även denna ö.

Flatön och *Malön*.

Beträffande dessa öar har man att räkna med befintligheten av en över Flatön från brygga vid Engösundet i norr till brygga vid Rapön i söder förande väg, vilken är väl användbar för mindre fordringsfull biltrafik. Man har vidare att beakta ett diskuterat, under närmare utredning varande stort vägprojekt, avseende en genomgående vägförbindelse över Orust och Skaftölandet till Lysekil samt därifrån vidare norrut genom länet i något läge väster om den nuvarande länshuvudvägen Uddevalla—Strömstad. Om detta projekt, som lär betingas av andra skäl och syften än dem, som enligt meddelade direktiv äro skärgårdsutredningens, en gång skulle komma att realiseras, skulle det samtidigt medföra en bättre kommunikationsordning även för Flatön och Malön. Öarnas kommunikationsbehov bleve därmed tillgodosett så att säga på köpet. Får man emellertid, särskilt på grund av den mycket höga kostnaden — ensamt för partiet mellan Orust och Lysekil omkring 1½ miljon kronor — räkna med att det ifrågavarande stora projektet ej kan komma till stånd i nära liggande tid, så anse sakkunniga sig böra föreslå för Flatöns och indirekt även Malöns bättre förbindelser med fastlandet den billigare utvägen att avse nödig anslagstilldelning för anordnande av en för biltrafik användbar färjeförbindelse över *Engösundet* med nödig väganslutning för densamma upp till vägen till Dragsmarks kyrka. Genom en sådan färjeled skulle Flatön beredas och tryggas förbindelse med huvudvägen genom Bokenäset dels västerut till Skaftölandet dels österut till Uddevalla.

Flatöns och Malöns orientering i sockenangelägenheter söderut mot *Morlanda* på Orust, till vilken församling öarna höra, synes sakkunniga ej be-



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

tinga några mera omfattande trafikföranstaltningar. Sakkunniga finna emellertid, som ovan under Skaftölandet antytts, lämpligt förutsätta en förlängning genom statens järnvägars försorg av den i samtrafik med statens järnvägars billinje över Orust stående passbåtslinjen Ellös—Rågårdsvik till att beröra även de Rågårdsvik skäligen närbelägna bryggorna å Flatöns södra och Malöns västra sida.

Käringön äger redan daglig förbindelse med fastlandet genom passbåt

från Hälleviksstrand i samtrafik med statens järnvägars billinje över Orust till Stenungsund.

På Orusts södra och östra sida märkas främst *Askeröarna,* men dessa och andra där befintliga öar uppvisa ej kommunikationsfrågor av natur, som vid inventeringsförrättningen ansetts behöva påkalla någon de sakkunnigas uppmärksamhet.

Tjörnkomplexet.

Tjörn.

Liksom Orust äger även denna stora ö ett väl utbildat inre vägsystem och står, som förut anförts, i broad förbindelse med vägsystemet å Orust samt via detta över Nötesund i förbindelse med fastlandet för trafik, orienterad mot norr och öster. För förbindelsen med väg- och järnvägssystemet på fastlandet finnes därjämte en färjebåtsled *Höviksnäs—Stenungsund,* över vilken viss samtrafik med statens järnvägar består för befordran av personer och gods, ehuru ej med genomgående bussar. Färjebåten kan dock överföra bilfordon, om än i förhållande till behovet mycket begränsat antal per tur. Leden är numera otillräcklig för de trafikbehov, som föreligga, och dess ersättande med en av större kapacitet har också av länsstyrelsen aktualiserats. Länsstyrelsen har sålunda till utförande dömt en färjeled med anslutande vägar, utgående från allmän väg på Tjörn vid *Bråland* strax norr om *Walla kyrka* samt med färjeläge vid *Almön* å Orustsidan löpande norr om *Stenungsön* till färjeläge vid järnvägsbryggan vid *Stenungsund.* Anordnandet av denna färjeled har med beaktande av senare tiders prisstegring beräknast kosta cirka 420 000 kronor för väg- och färjelägeanläggningarna samt för anskaffning av en färja. Driftskostnaden har beräknats till cirka 38 000 kronor per år.

Ifrågavarande länsstyrelsens dom har emellertid överklagats av berörd vägstyrelse, och har projektet kritiserats bland annat även av landsfiskalen å Tjörn. Denne anför sålunda till länsstyrelsen, att han anser projektet icke fylla biltrafikens behov och säger därvid bland annat,

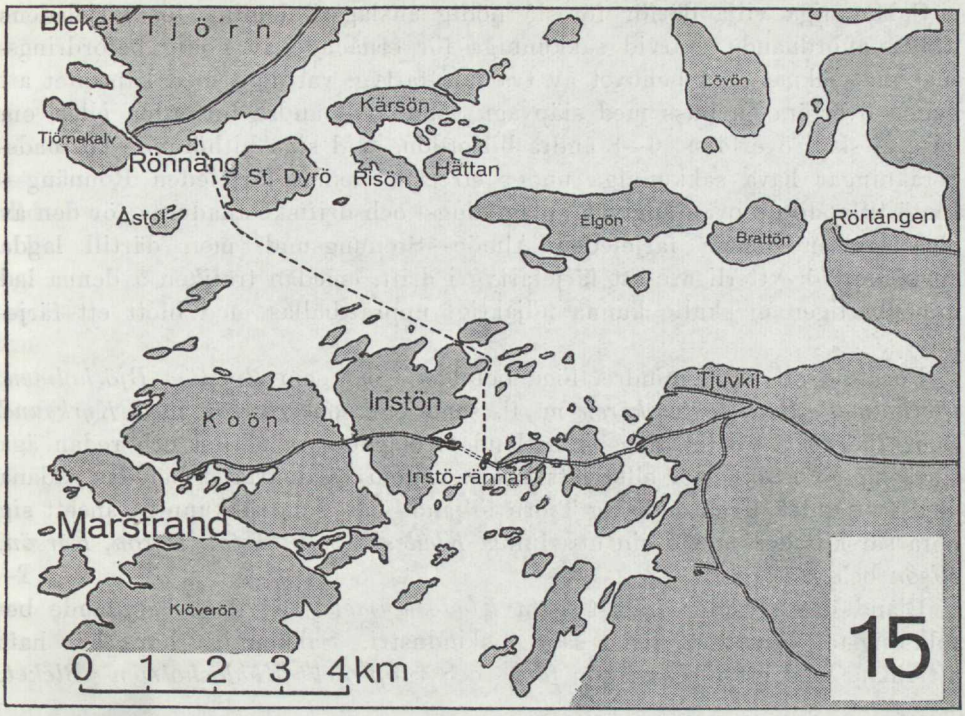
att sedan vissa vägar blivit ombyggda på Orust och broar kommit till stånd över Skåpesund och Svanesund, så kommer trafiken att gå nämnda väg i trots av att vägen blir 3 mil längre än över den ifrågasatta färjelinjen. Detta påstående gäller emellertid endast under förutsättning att ej något jämbördigt skapas å en kortare sträcka. Den nu dömda färjelinjen skall ju gå runt Stenungsön. När man kommer t. ex. med bil från Göteborg till Stenungsund, kan man ej överblicka färjelinjen. Man kan ej avgöra om färjan går mot en, från en eller ligger på andra sidan. Är färjan ute på linjen, tjänar signal intet till. Man kan över huvud taget ej bedöma den tid, som åtgår för att komma över. Man vet däremot att man kör runt Orust på 40 minuter. Det är självfallet, att man väljer den längre vägen. Man kan ej finna annat, än att linjen Höviksnäs—Kåkenäs hade bort väljas under förutsättning att Stenungsön ej får beträdas av tjörnbor. Mellan Höviksnäs—Kåkenäs är linjen rak och fri, och man kan alltså alltid bedöma färjans läge på routen. Att det skulle finnas något särskilt svårt köldcentrum över Kåkenäs, eller att där skulle blåsa värre vindar än å Askeröfjorden, är självfallet en myt uppfunnen av förslagets motståndare.

Emellertid har biltrafiken ökats så hastigt, att man kan befara, att en färja å

linjen Höviksnäs—Kåkenäs ej längre skall kunna ändamålsenligt ombestyra trafiken. Vattenvägen är även här för lång. Färjan kommer vid en massa tillfällen ej att hinna expediera trafiken. Av de föreliggande förslagen är linjen från Almön över Stenungsön till Stenungsund det enda förslaget, som har något framtida värde. Både Tjörns och sedan Orusts och Tjörns vägstämma har uttalat sig för detsamma. I längden kommer Tjörns befolkning aldrig att nöja sig med mindre, än att linjen drages över Stenungsön. Ständigt nya strävanden komma att göras i nämnda riktning. Då en ny väg eller trafiklinje skall skapas, bör den med en gång ordnas så, att intressenterna ej genast börja arbeta på en förbättring. Förvisso sparas därmed mycket penningar. Ett övervägande bör därför ske, hur trafiken å den nya linjen kommer att ställa sig till andra närliggande trafiklinjer.

Landsfiskalen framför sedan en tanke att ombilda det kritiserade färjeprojektet till en broförbindelse från *Almön* över *Källön* och *Stenungsön* fram till *Stenungsund,* vilken broade väg då skulle med inhiberande av den projekterade bron över Svanesund användas även för överledandet till fastlandet av Orusttrafiken. Denna tanke kan icke av sakkunniga omfattas, dels med hänsyn till de uppenbarligen mycket stora anläggningskostnaderna för brosträckan ifråga, dels med hänsyn till de av förslagsställaren tilltänkta rubbningarna av Orusts kommunikationsförhållanden. Dessa avse dock större trafikmängder än Tjörns och måste skänkas ett bättre beaktande. Däremot måste sakkunniga fästa visst avseende vid den av landsfiskalen framhävda trafiktekniska otjänligheten av den dömda färjeleden runt Stenungsön och sakkunniga vilja därtill påpeka, att leden ju avviker från huvudriktningen för trafiken på Tjörn och särskilt dess sydligare, mest befolkade del, där kommunikationsbehoven äro övervägande orienterade söderut mot Göteborg. Den geografiska väglängden är exempelvis från Hoga till Göteborg över Stenungsund 65·6 km. Över en *färjeled Rönnäng—Instön,* ett projekt, vartill sakkunniga strax återkomma, blir den 60 km, sedan bro över Nordre älv, vid Kornhalls färja, som antagas får, en gång kommit till stånd. Avstånden från Bleket (av betydelse för Klädesholmen med dess fiskeindustri) äro respektive 75 och 49·5 km.

Sakkunniga hava med anledning av anmärkta förhållanden beträffande färjeleden Almön—Stenungsund särskilt fäst sig vid ett till dem framfört önskemål om en *färjeförbindelse från Tjörns södra del* utgående från *Rösselvik* på Tjörn till *Rörtången* på fastlandet. Även en dylik led anse sakkunniga emellertid vara behäftad med uppenbara olägenheter. Färdsträckan över vatten blir lång, cirka 7 km, och det nordliga läget för färjeläget å Tjörnsidan innebär fortfarande en vägförlängning åtminstone för orterna på Tjörns sydspets. Sakkunniga hava därför själva upptagit ett annat projekt för en i rätta trafikriktningen förande färjeled Tjörn—fastlandet ett projekt som avser ledens anordnande med angöringspunkt å Tjörnsidan nära *Rönnäng* samt anslutning till fastlandets vägsystem vid *Instö* östra färjeläge å den, som det väntas, redan 1940 för trafik öppnade nya vägen *(Göteborg—)Tjuvkil—Marstrand.* Färdvägen över vatten blir därmed reducerad till cirka 4·5 km. Trafiken ledes in på en huvudväg, som kostat mycket pengar att bygga och som det väl därför är angeläget att mest möjligt utnyttja. På den torde man ock genom omstigning



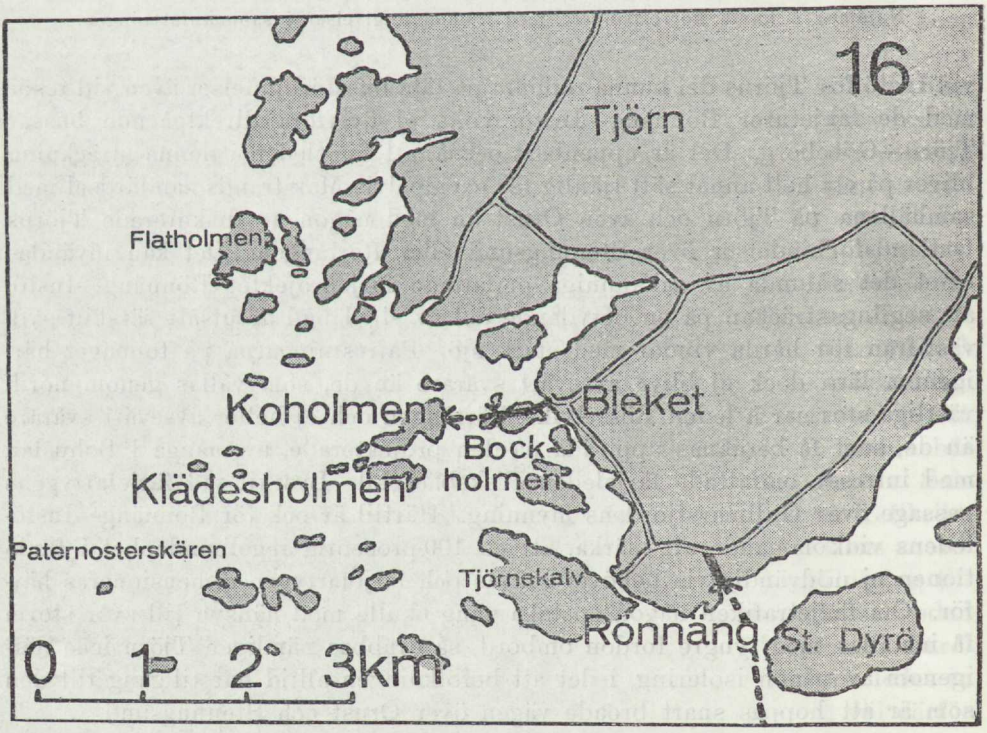
Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

vid Instö för Tjörns del kunna repliera på täta bussförbindelser även vid resor med de färjeturer Rönnäng—Instö, vilka ej överföra direktgående bussar Tjörn—Göteborg. Det är uppenbart också, att färjeleden i denna sträckning bliver på ett helt annat sätt tjänlig för exempelvis Marstrands samfärdsel med samhällena på Tjörn och även Orust än med någon av diskuterade Tjörns fastlandsförbindelser över Stenungsund eller Rörtången. Det kan invändas emot det sålunda av sakkunniga omfattade färjeprojektet Rönnäng—Instö, att seglingssträckan på en betydande del av sin längd är utsatt särskilt sydvästifrån för hårda vindar med stark sjö. Påfrestningarna på tonnaget härigenom lära dock ej bliva avsevärt svårare än de, som vållas genom nordvästliga stormar å leden Rösselvik—Rörtången och ej heller avsevärt svårare än de, som få beräknas uppträda på den projekterade, av många i Bohuslän med intresse omfattade färjeleden Fiskebäckskil—Lysekil vid färjefartygens passage över Gullmarsfjordens mynning. Härtill är ock för Rönnäng—Instöledens vidkommande att märka, att en 100-procentig regelbundenhet i funktionen ej nödvändigtvis behöver krävas och färjefartygen dimensioneras härför. Om färjetrafiken någon enstaka gång skulle med hänsyn till svår storm få inställas med tyngre fordon ombord, så drabbas nämligen Tjörn icke därigenom av någon isolering, i det att befolkningen alltid har tillgång till den som är att hoppas snart broade vägen över Orust och Stenungsund.

Sakkunniga vilja därför föreslå nödig anslagstilldelning för färjeledens ifråga anordnande, varvid sakkunniga för ernående av nödig befordringssnabbhet räknat med behovet av två färjefartyg, vartdera med kapacitet att kunna överföra en buss med släpvagn samt 3—4 andra bilfordon eller, om buss ej skall överföras, 6—8 andra bilfordon. Vid sina hithörande kostnadsberäkningar hava sakkunniga under strecket räknat färjeleden Rönnäng—Instö tillgodo de ovan angivna anläggnings- och driftskostnaderna för den av länsstyrelsen dömda färjeleden Almön—Stenungsund, men därtill lagda kostnader för ytterligare ett färjefartyg i drift, emedan trafiken å denna led uppenbarligen ej skulle kunna nöjaktigt upprätthållas med blott ett färjefartyg.

Förutom ett antal mindre, föga befolkade öar som *Brattön, Björholmen, Flatholmen, Paternosterskären* m. fl. samt öar som *Herrön* med *Kyrksund* samt *Tjörnekalv,* vilka ligga i fastlandets omedelbara närhet och redan äga tillräckliga förbindelser eller lätt kunna genom vägdistriktet beredas sådana med fastlandet, ligga omkring Tjörn följande öar, som sakkunniga ansett sig böra särskilt beakta vid sin utredning, *Klädesholmen, Åstol, Dyrön, Kärsön, Risön* och *Hättan.*

Bland dessa träder främst fram *Klädesholmen* med dess betydande befolkningstal och stora fiske samt fiskindustri. Sakkunniga hava här haft att räkna med ett föreliggande *färje-* och *vägprojekt Klädesholmen—Bleket,*



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

varifrån det sedan skulle bliva endast omkring 2 km:s väg till den ovan behandlade färjeleden Rönnäng—Instö. Färje- och vägprojektet Klädesholmen—Bleket är också dömt av länsstyrelsen, men torde i brist på tillgängliga medel ej kunna komma till utförande under de närmaste åren. Sakkunniga, som gärna vilja omfatta detta projekt och verka för dess snara utförande, hava därför upptagit detsamma med förslag om nödig anslagstilldelning.

Ett till sakkunniga av länsstyrelsen framfört önskemål att som en interimsåtgärd ett statsunderstöd skulle utverkas för möjliggörandet av större antal turer på den nu befintliga passbåtslinjen Klädesholmen—Bleket anse sig sakkunniga ej böra biträda. Denna mindre angelägenhet anse sakkunniga böra kunna tillfredsställande ordnas av länsstyrelsen, om behövligt med replierande på vägdistriktet eller kommunen.

Detsamma är fallet beträffande de önskemål, som framförts om möjliggörande genom statens mellankomst av tätare turer på den för betjänande av öarna *Åstol—Dyrön—Risön* och *Hättan* befintliga, i samtrafik med statens järnvägars billinje Tjuvkil—Göteborg stående *passbåtsförbindelsen Rönnäng —Tjuvkil.* Beträffande denna linje vilja sakkunniga endast uttala som sin mening, att när Marstrandsvägen år 1940 blir färdig och busslinje Göteborg—Marstrand givetvis då kommer till stånd — sannolikt även den i statens järnvägars regi — så bör passbåtslinjen omläggas till att framgå den kortare vägen över *Instö östra färjeläge,* där också tätare bussförbindelser än för närvarande på Tjuvkil böra kunna vara att påräkna. Under förutsättning att färje- och vägförbindelsen Klädesholmen—Bleket—Rönnäng kommer till stånd anse sakkunniga vidare beträffande ett framfört önskemål om utdragande av passbåtslinjen ifråga till Klädesholmen, att denna utvidgning av linjen icke gärna kan vara påfordrad.

Inlands- och Marstrandskomplexet.

Inom detta finnas förutom Marstrandsöarna de svagt befolkade öarna *Ramsön, Brattön* och *Lövön, Elgön* och *Klöverön* samt öarna *Brunskär, Fjällholmen* och *Bastön.*

Önskemål ha framförts om att *Ramsön, Brattön* och *Lövön* skulle beredas ordnade passbåtsförbindelser med fastlandet. Dessa önskemål hava av länsstyrelsen ansetts icke vara för det närvarande befogade och denna mening kan efter företagna egna utredningar delas även av sakkunniga.

Marstrand, Koön, Instön m. fl. öar i själva Marstrandsgruppen bliva väl tillgodosedda, när förut omhandlade vägförbindelse Göteborg—Marstrand som sagts redan under nästkommande år kan förväntas bliva öppnad för trafik.

Sakkunniga vilja, så långt komna i redogörelsen för sina motiveringar och förslag, framhålla, att om de kommunikationsförbättringar sakkunniga önskat föreslå avseende länets hela kuststräcka norrifrån till och med Marstrand

komme till utförande, så måste detta i betraktande av de därmed skapade synnerligen goda landsvägsförbindelserna hava sitt inflytande på frågan om behov alltfort skall anses kunna bestå även av regelbundna sjövägа skärgårdskommunikationer — kustångarelinjer — och om en förbättring av de nuvarande linjerna kan krävas. Åtminstone för kustpartiet norrifrån till och med Lysekil (Smögen) vill det därvidlag synas, som borde ifrågavarande behov vara så avsevärt förminskat, att någon kustångarelinje, i varje fall någon statsunderstödd sådan, näppeligen kan erfordras.

Samma uppfattning kan måhända ej göra sig så starkt gällande beträffande behovet av kustångarelinjer å den nedre kuststräckan Lysekil (Smögen)—Marstrand (Göteborg). Med de ovan för denna kuststräcka föreslagna kommunikationsförbättringarna beredes dock även här den berörda skärgårdsbefolkningen trafikmöjligheter i stort sett på analoga villkor som mången fastlandsbefolkning, med vilken man enligt innebörden av de direktiv, som blivit sakkunniga givna, skulle söka bringa skärgårdsbefolkningen i jämställighet. Det må nu emellertid gärna så vara, att någon komplettering av de samlade, gamla och nya, kommunikationsanstalter som erbjudas, kan av vissa hänsyn i här berörda fall vara erforderlig, men till dessa frågor skola sakkunniga emellertid som förutbebådats återkomma i en andra del av sitt betänkande.

Göteborgskomplexet.

Detta komplex, beläget i Götaälvsmynningen i genomsnitt 15 till 20 km från Göteborgs hamn, är för tillgodoseendet av sina kommunikationsbehov i det väsentliga hänvisat till ett antal där trafikerande skärgårdsrederier, för norra delen av komplexet, *norra skärgården,* Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård och de båda redare på Hönö, vilka bedriva samtrafik med detta bolag, för södra delen av komplexet, *södra skärgården,* Styrsö Trafikaktiebolag samt förutnämnda redare i Saltholmen. Dessa rederier och redare fullgöra enligt vad sakkunniga inhämtat sina trafikuppgifter på ett för det närvarande tillfredsställande sätt, men det har med hänsyn till de begränsade möjligheterna för trafikföretagens rationella framtida utveckling framhållits som ett angeläget önskemål, att de genom statsmakternas försorg skulle beredas skydd för sin rörelse genom en koncessionslagstiftning samt stöd genom statssubvention, särskilt för anskaffning av modernare tonnage. Också till denna fråga skola sakkunniga återkomma i nyssnämnda andra del av sitt betänkande.

Det har emellertid även framförts önskemål om att från rederiföretagen skulle avlastas en dem nu utgiftsekonomiskt tungt belastande börda, nämligen att i betydande utsträckning hålla egna angöringsbryggor för öarna. Det har ansetts, att detta skäligen borde i stället tillkomma väghållningsskyldiga på berörda öar.

Sakkunniga hava inhämtat, att denna brygghållning har besvärat *Öckeröföretagarna* avseende bryggor å öarna Stora Varholmen, Hönö, Grötö, Öckerö,

Kalvö, Hälsö och Rörö med anläggningskostnader, belöpande sig tillhopa i runt tal till 35 000 kronor, samt med underhållskostnader, sammanlagt genomsnittligen 11 000 kronor per år. För *Styrsöföretagarna* förekomma i liknande hänseende bryggor å öarna Köpstadö, Styrsö, Brännö, Donsö, Kårholmen och Vrångö med anläggningskostnader å sammanlagt i runt tal 17 000 kronor och genomsnittliga årliga underhållskostnader å sammanlagt cirka 6 500 kronor.

Sakkunniga, som även funnit det önskvärt, att stöd lämnas rederierna för den framtida utvecklingen, de berörda skärgårdsöarna ytterst till gagn, ha velat bland annat tänka sig ett övertagande av dessa bryggor att läggas till det allmänna för framtida underhåll.

Sakkunniga förutsätta, att detta framtida underhåll av bryggorna sedan det allmänna övertagit dem med äganderätt skall påvila i tillämpliga fall vederbörande vägdistrikt, eljest berörda kommun.

För *norra skärgården* har i övrigt anförts önskemål, avseende anläggande för *Kalvsund* av *angöringsbrygga* även på öns västra sida med enkel väg, cykelväg dit från samhället på öns östsida — detta för ernående av besparing i linjebåtarnas gångtider — samt anläggande i samma syfte för *Björkö* av en *angöringsbrygga,* förlagd till utsidan av norra vågbrytaren vid platsens hamn, samt slutligen för *Öckerö* och *Hönö* en uppmuddring av farleden mellan öarna i *Rödsund* med ombyggnad av den befintliga bron för vinnande av bättre landsvägskorsning av farleden.

För *södra skärgården* har anförts önskemål, likaledes i syfte att ernå besparing i skärgårdsbåtarnas gångtider, om anläggande för *Donsö* av en *angöringsbrygga* på hamnpirens yttre sida.

Dessa önskemål ha sakkunniga ansett sig böra biträda samt föreslå den för de föreliggande projektens realiserande nödiga anslagstilldelningen.

Till sakkunnigas prövning har till slut förelegat ett önskemål från *norra skärgården* om att en bättre passbåtslinje än den för närvarande fungerande skulle med stöd av det allmänna inrättas i korrespondens med den befintliga *billinjen Hjuvik—Göteborg.*

Sakkunniga hava övervägt detta önskemål men ha ej kunnat biträda detsamma. Sakkunniga hava haft att räkna med den skäligen tillfredsställande och synnerligen billiga samfärdselled, som skärgårdsrederierna upprätthålla sjövägen direkt på Göteborg, och hava härvid velat beakta även att denna led för sin framtida utvecklingskraft bör i möjligaste mån skyddas för trafikavledning.

Restiden från Öckeröskärgårdens öar till Göteborg blir för övrigt ungefär densamma, vare sig man anlitar de direktgående skärgårdsbåtarna eller en kombinerad sjö- och billinje över Hjuvik. Färdpriset däremot kommer med den kommersiellt mera riktiga prisbildningen inom bilväsendet att bliva ungefär detsamma enbart från Hjuvik till Göteborg som med skärgårdsbåtarna ända utifrån öarna in till Göteborg. Det torde därför vara övervägande sannolikt, att leden över Hjuvik skulle finna föga användning annat än som en ren reservled. Ett statsunderstöd för Hjuvikslinjens främjande lär därför

bottna i en nationalekonomiskt sett otjänlig överdimensionering av trafikapparaten, i det att befolkningen även på de närmast Hjuvik belägna öarna bestämt förklarat sig alltjämt hava behov av den direkta båtförbindelsen till Göteborg. Sakkunniga ha med hänsyn till allt detta ansett, att frågan om Hjuvikslinjens användning och anpassning för behoven bör överlämnas åt den företagsekonomiskt naturliga utvecklingen själv.

Vissa, ävenledes av sakkunniga beaktade önskemål om lämpligare angöringsplatser för skärgårdsbåtarna i Göteborgs hamn och vid Saltholmen samt anlöpsställenas förseende med bättre spårvägsförbindelser anse sakkunniga sig kunna förvänta skola efter hand tillgodoses av Göteborgs stad, ej minst i stadens intresse av goda anordningar för stadsbefolkningens omfattande utflyktstrafik.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskemål om förbättring av post- och telefonförhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål, som nedan refereras, hava dels blivit tillgodosedda under tiden för sakkunnigas utredningsarbete, dels kunna de antagas bliva så att säga automatiskt tillgodosedda, om sakkunnigas förslag till kommunikationsförbättringar i övrigt bliva genomförda och öppna möjligheter därför.

I fråga om *postgången* ha följande önskemål framkommit:

Beträffande *Strömstads-* och *Havstenssundskomplexen* (Tanums socken) hava ordnade postförbindelser (i den mån sådana nu saknas) önskats till *Hällesö, Kalvön, Lindön, Edholmen, Havsten, Storesnart, Vattenholmen* och *Härödholmen.*

Generalpoststyrelsen har efter en i anledning härav gjord förfrågan bestämt, att lantbrevbäring (med båt) får anordnas med tre turer i veckan å en 15 km lång ringlinje Havstenssund—Hällesö—Kalvö—Edholmen—Lindö—Havsten—Havstenssund.

I *Fjällbackakomplexet* har anhållits om förbättrade postförbindelser till *Dyngö* och *Kalvö.*

Postföringen, som tidigare på linjen Fjällbacka—Gåsö betjänat öarna tre turer i veckan under tiden $^{15}/_{6}$—$^{24}/_{8}$ och med söckendagliga turer året om, skall numera enligt likaledes inhämtat meddelande från generalpoststyrelsen äga rum med en tur varje söckendag hela året om.

I *Orustkomplexet* har beträffande *Gullholmen* och *Käringön* önskats postförbindelse via Ellös med en busslinje Lysekil—Skaftö—Orust.

Generalpoststyrelsen har i anledning härav meddelat, att dylik busslinje icke finnes, men sakkunniga utgå ifrån att saken ordnas, när en dylik busslinje efter den förut behandlade förbättringen av färjeleden Lunnevik—Källviken genomförts.

I *Tjörnkomplexet* ha postförbindelserna mellan *Stockevik* på Tjörn och *Flatholmen* ifrågasatts utökade till en tur dagligen i vardera riktningen.

I anledning härav har från generalpoststyrelsen meddelats, att lantbrevbäring (med båt) numera fullgöres med tre turer i veckan å linjen Stockevik—Flatholmen, varvid brevbäraren även medtager passagerare. Därest dagliga turer skulle anordnas, komme kostnadsökningen att uppgå till omkring 470 kronor för år. Postmängden är av ringa omfattning.

Slutligen har önskemål framförts om anordnande av regelbundna postförbindelser till *Ramsön, Lövön* och *Brattön* inom *Marstrands-* och *Inlandskomplexet.*

Generalpoststyrelsen har i anledning härav uppgivit, att skolbarnen från *Ramsön* hämta post i Jörlanda. Om brevbäringslinjen Jörlanda—Stubbhult—Jörlanda skulle utsträckas till Ramsön, skulle kostnaden härför bliva 900 kronor för år.

Å *Brattön* finnes postombud, som utväxlar post genom lantbrevbärare varje söckendag. *Lövön* är anknuten till Brattön genom lösväskbefordran, som äger rum söckendagligen under tiden 1 juni—31 augusti och med 3 turer i veckan under övriga delar av året.

Dessa anordningar syntes styrelsen motsvara behovet i postalt hänseende.

Som av ovanstående referat framgår skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa bättre postförbindelser för följande platser: *Gullholmen* och *Käringön, Flatholmen* och *Ramsön.*

Sakkunniga vilja härvidlag inskränka sig till framhållande av angelägenheten av att här angivna förbättringar företagas genom postverkets försorg, även om detta skulle, i likhet med vad fallet torde vara på många håll å fastlandet, ibland vara mindre väl förenligt med postverkets affärsekonomiska handlande.

I fråga om *telefonväsendet* hava från följande orter önskemål om nya respektive förbättrade telefonförbindelser angivits, nämligen:

Inom *Strömstadskomplexet:* Valön, Daftö, Burholmen, Storesnart.

Inom *Havstenssundskomplexet:* Hällesön, Edholmen.

Inom *Grebbestadskomplexet:* Musön, Otterön med Röön, Pinnön.

Telefon har numera anlagts till Otterön genom enskild firmas initiativ från 1 april 1939.

Inom *Fjällbackakomplexet:* Kalvö.

Inom *Smögen-Lysekilskomplexet:* Malmön (nattförbindelse).

Nattpassning i trängande fall mot särskild avgift (1 krona per samtal) är numera införd på Malmön. Obligatoriskt öppenhållande av stationen (Bohus—Malmön) komme att betinga en ytterligare årskostnad av 60 kronor.

Inom *Marstrands- och Inlandskomplexet:* Elgön, Bastön.

Sålunda skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelse för följande öar, nämligen *Valön, Daftö, Burholmen, Storesnart, Hällesön, Edholmen, Musön, Pinnön, Kalvö, Elgön* och *Bastön.*

Från telegrafstyrelsen införskaffad utredning utvisar, att kostnaderna för sistnämnda begärda förbättringar skulle uppgå till omkring 2 900 kronor för inträdesavgift och 2 071 kronor (respektive kronor 1 954: 70) för årsavgift.

Sakkunniga vilja för möjliggörande av de önskade telefonförbättringarnas tillkomst föreslå nödig anslagstilldelning, gemensam för länet och avsedd för bestridande hos telegrafverket av den sålunda beräknade anläggningskostnaden.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Strömstadskomplexet:			
1. *Färjeförbindelse Tjärnö—fastlandet:*			
dragfärja (mindre) med färjelägen	20 000		8 000
1·3 km anslutningsväg på Tjärnö av 3 m bredd	20 000		
2·8 km anslutningsväg på fastlandet av 3 m bredd	55 000	95 000	
2. *Brygga* vid *Kostersundet* (Sydkoster)	8 500	8 500	
3. *Förbindelse Resön—fastlandet:*			
dragfärja (mindre) med färjelägen	20 000		8 000
0·7 km anslutningsväg på Resön av 3·5 m bredd	30 000		
2·2 km väg över Galtö av 4·5 m bredd med bro över Måkesund	98 000	148 000	
Havstenssundskomplexet:			
4. *Färjeförbindelse Hällesö—fastlandet:*			
0.8 km väg från Trossön över Hällesö av 3·5 m bredd	30 000		
dragfärja (mindre) med färjelägen	20 000	50 000	8 000
5. *Vägförbindelse Havsten—Havstenssund:*			
1·1 km cykelväg av 2·5 m bredd, med spång	30 000	30 000	
Fjällbackakomplexet:			
6. *Förbättring* av *hamnen* på *Dyngö:*			
muddring av hamnbassängen till 3 m djup	15 000		
mindre brygga	2 000	17 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
7. *Vågbrytare m. m.* på *Gåsö:*			
vågbrytare, längd 35 m, och kort tillfartsväg	14 500		
muddring innanför vågbrytaren till 3 m djup	5 500	20 000	
8. *Uppmuddring* av *farleden* genom *Hamburgsund* till 4·5 m djup	55 000	55 000	
Smögen-Lysekilskomplexet:			
9. *Färjeförbindelse Malmön—Sotenäset:*			
färja (medelstor)	70 000		13 000
färjelägen med anslutningsvägar av 5 m bredd vid Tullboden och Malmön	93 000	163 000	
10. *Hamn* vid *Malmöns fiskeläge:*			
uppmuddring, vågbrytare och brygga	177 500	177 500	
11. *Passbåtslinje Gravarne—Malmön—Kornöarna—Lysekil*	—		[2] 1 200
Orustkomplexet:			
12. *Förbättring* av *färjeleden Källviken—Lunnevik:*			
dragfärja (större)	35 000		10 000
färjelägen	30 000	65 000	
13. *Färjeförbindelse Flatön—Bokenäset* och *passbåtsförbindelse Flatön—Ellös:*			
färja (mindre) och färjelägen	35 000		8 000
2·0 km anslutningsväg på Bokenäset till Dragsmarks kyrka av 3·5 m bredd	50 000		
Passbåtslinje Flatön—Malön—Rågårdsvik—Ellös	—	85 000	[3] —
14. *Passbåtslinje Gullholmen—Grundsund—Gåsön—Stockevik—Lysekil*	—		[2] 1 500
Tjörnkomplexet:			
15. *Färjeförbindelse Rönnäng—Instö ränna:*			
2 st. större sjögående färjor	350 000		50 000
färjelägen m. m.	115 000		
0·9 km anslutningsväg på Tjörn av 5 m bredd	60 000	525 000	
Färjeförbindelse Almön—Stenungsund (jfr sid. 59) skulle med dubbla färjor betinga i anskaffning 500 000 kr. och i årlig drift c:a 50 000 kr.			

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.
[3] Av statens järnvägar driven passbåtslinje.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
16. *Färjeförbindelse Klädesholmen—(Koholmen) —Bockholmen:*			
färja (medelstor)	50 000		12 000
färjelägen med anslutningsvägar av 5 m bredd på Koholmen och Bockholmen	192 000	242 000	
Göteborgskomplexet:			
17. *Bryggor m. m.* på *Björkö, Kalven* och *Donsö*	15 000	15 000	
Post och telefon:			
Telefonanläggningar	3 000	3 000	
Summa för länet		1 699 000	

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade befolkningen år 1938 å länets skärgårdsöar (28 411 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare, belöpande sig till 5 980 kronor.

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Hallands läns skärgård.

Inventeringen.

Av länsstyrelsen har vid inventeringen till behandling upptagits endast en skärgårdsö, *Vendelsö* med 12 mantalsskrivna invånare, vilka livnära sig av jordbruk och fiske.

Trafiken mellan ön och fastlandet uppehålles medelst öbornas egna smärre segelbåtar jämte en fiskebåt, försedd med motor. Trafiken ledes till *Sallebacka*, beläget norr om *Norrvära* vid *Vendelsöfjorden*, där telefon finnes och post avhämtas (cirka 20 minuters resa).

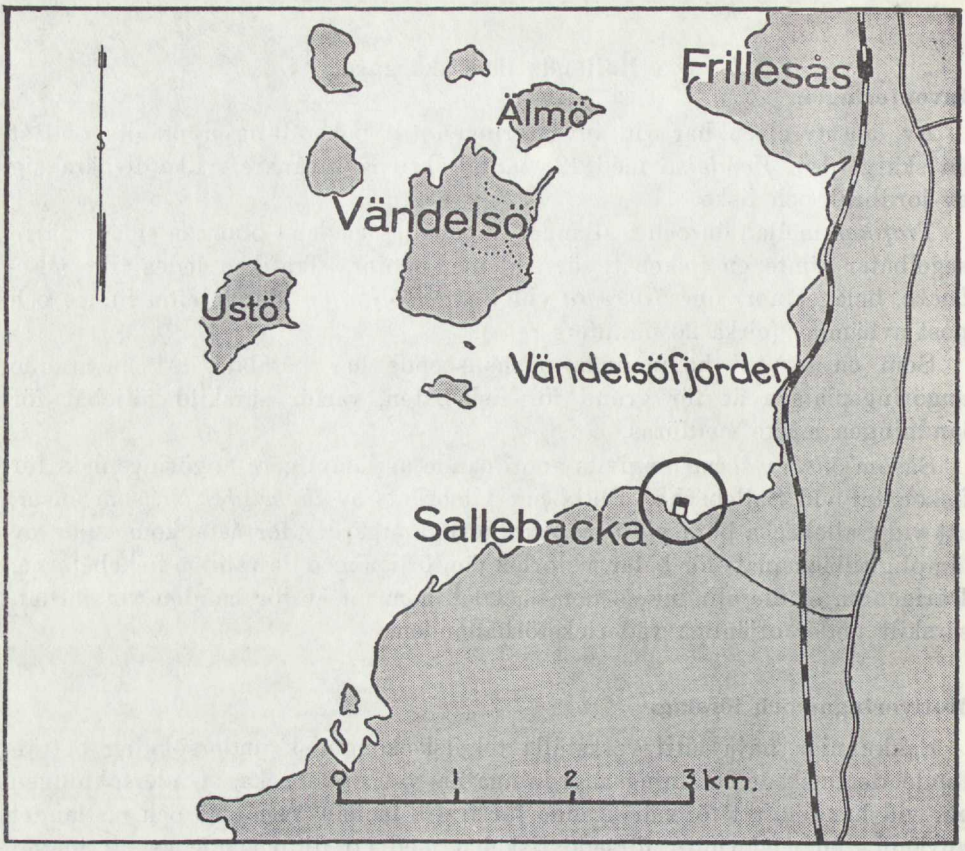
Som en *brist* i kommunikationshänseende har påtalats, att nuvarande angöringsplatsen är för grund för fiskebåten, varför särskild följebåt för landningen måste medföras.

Såsom *önskemål* har angivits anordnande av lämpligare angöringsplats för fiskebåtar vid Sallebacka. Detta har vitsordats av *länsstyrelsen*, som anser, att vid Sallebacka böra vidtagas erforderliga åtgärder för åstadkommande av lämplig tilläggsplats för båtar, i storlek jämförliga med de vanliga fiskebåtarna. Därigenom skulle elimineras den nackdel, som nu är för handen vid färder, särskilt under otjänliga väderleksförhållanden.

Motiveringar och förslag.

Sakkunniga hava låtit verkställa teknisk-ekonomisk undersökning beträffande de önskade landningsanordningarna vid Sallebacka. Undersökningen ger vid handen, att för närvarande för trafik mellan Vendelsö och fastlandet användes en med motor försedd fiskebåt med ett djupgående av 2·1 meter. Djupet vid landningsplatsen bör för en sådan båt vara 3 meter vid lågvatten. Enligt en överslagsberäkning skulle en dylik landningsplats betinga en kostnad av cirka 20 000 kronor. Med anledning av denna relativt stora kostnad för anläggningen har ock undersökts landningsplatsens anordnande endast för mindre, ävenledes på orten använda båtar, för vilka endast skulle erfordras ett vattendjup vid landningsbryggan av 1·5 meter vid lågvatten. Jämte erforderlig anslutningsväg beräknas kostnaden för en dylik mindre omfattande anläggning till cirka 12 000 kronor.

Sakkunniga hava inhämtat, att landningsplatsen ifråga skulle få användning även för ett antal andra gårdar än de på Vendelsö belägna och även för andra än Vendelsös fiskare. Med anledning av angelägenheten att stödja fiskerihanteringens utveckling skulle sakkunniga därför helst hava velat omfatta det föreliggande projektet, som avser ett mera fullständig effekt givande större vattendjup vid landningsplatsen, men under en utgångsförutsättning, som kan göras beträffande det mindre projektet, nämligen att anläggningen kan och bör utföras så, att det större vattendjupet framdeles vid större behov än nu föreligger kan genom efterarbeten beredas, vilja sakkunniga med hänsyn till kostnadsfaktorn som sitt förslag endast upptaga nödig anslagstilldelning



för utförande av det föreliggande mindre projektet att utgå från det avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer*.

Därvid skulle en betingelse för statsanslagets tillgodonjutande vara, att framtida underhållet av anläggningen garanteras av vederbörande kommun eller, då vägen från Norrvära till Sallebacka kan bliva allmän väg, av vederbörande vägdistrikt.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Landningsplats för Vendelsö vid Sallebacka.

Muddring av bassäng till 1·5 meters djup, vågskyddspir, båtbrygga, 100 meter tillfartsväg av 3 meters bredd ..... kronor 12 000

Sammanställes ovan angivna kostnadssiffra för den av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringen med den i samband med inventeringen lämnade uppgiften om befolkningen på Vendelsö år 1938, framgår en kostnadssiffra per 100-tal invånare, belöpande sig till 100 000 kronor.

Malmöhus län.

Länet saknar enligt inventeringsförrättningen skärgård.

Kristianstads län.

Länet äger enligt inventeringsförrättningen icke skärgård i den omfattning, att den behövt bliva föremål för sakkunnigas utredningsåtgärder.

Blekinge läns skärgårdar.

Huvuddelen av länets skärgårdar ligger omkring Karlskrona, där en större bofast befolkning finnes. I närheten av Karlshamn ligger ett antal bebodda öar. Närmare Sölvesborg åter ligger Hanö, utanför de övriga skärgårdskomplexen. Skärgården kan därför lämpligen uppdelas i två komplex, Karlshamnskomplexet och Karlskronakomplexet.

Inventeringen.

Hanö.

Befolkningen på denna inom Mjällby socken belägna, jämförelsevis stora och ensamt liggande ö utgjorde 1917 207 personer samt 1938 170 personer.

Befolkningen livnär sig i huvudsak av fiske och jordbruk.

Avståndet till Hörviks och Nogersunds samhällen på fastlandet utgör närmare en mil. *Trafik*förbindelsen med fastlandet uppehålles medelst en enskild motorbåt, som mot ersättning medför post 4 gånger i veckan. Telefon finnes. Befolkningen har i allmänhet egna båtar. Byggnad av fiskehamn pågår för närvarande.

Några *brister* hava ej påpekats beträffande kommunikationsförhållandena och något *önskemål* om allmänna trafikföranstaltningar synes ej heller föreligga.

Karlshamnskomplexet.

Komplexet omfattar dels mellan de egentliga Karlskrona- och Karlshamnskomplexen belägna öarna Saltärna, Stickelön och Svängsholmen, belägna omedelbart intill fastlandet samt bebodda av ett fåtal invånare, dels ock följande öar:

	Invånareantal 1917	1938
Bokö—Kalvö Mulö	73	73
Ekö Yttre Ekö	130	108
Hallö Styrsö	91	81
Joggesö	116	104
Tärnö	196	171

Befolkningen lever nästan uteslutande av fiske. På Tärnö idkas även jordbruk. Några pensionärer samt kustbevakningspersonal och dylikt finnas ock. Ingen turisttrafik råder.

Befolkningscentra saknas för komplexet, vars huvudorter äro Karlshamn och Matvik, som är närmaste ort på fastlandet med landsväg. Ishinder föreligger sällan. Befolkningen har i stor utsträckning egna båtar. Bryggor finnas men enligt uppgift ej i tillräcklig utsträckning.

*Trafik*förbindelsen med fastlandet uppehålles genom en av enskild person anordnad postföring med motorbåt, som medtagande jämväl passagerare och gods mot avgift (i numera söckendagliga turer) går från hemorten Joggesö via Tärnö och Hallö till Karlshamn, har hittills uppehållits 4 gånger i veckan till Karlshamn. Från övriga öar hämtar befolkningen själv posten från Joggesö. Telefonstationer (öppna dygnet om) finnas på Ekö, Bokö, Hallö, Joggesö, Mulö och Tärnö.

Såsom *brister* ha vid inventeringen angivits, att postgång ej är anordnad alla söckendagar samt att på grund av brist på bryggor postbåten ej kan angöra bebodda öar vid varje tur. Som *önskemål* har angivits dels goda, regelbundna förbindelser med Karlshamn och Matvik, eventuellt vid ishinder Sonneholm, för avsättning av öbefolkningens produkter (huvudsakligen fisk), skolbarns resor o. s. v., dels söckendaglig postgång, dels hjälp till anordnande av bryggor i tillräcklig utsträckning, dels ock bättre och genare vägförhållanden till Karlshamn, då ishinder omöjliggör båttrafikens upprätthållande.

K a r l s k r o n a k o m p l e x e t.

Komplexet omfattar huvudsakligen öarna:

	Invånareantal 1918	1938
Hasslö	1 355	1 515
Aspö	978	933
Tjurkö	844	472
Sturkö	2 155	1 915
Ytterön med Ö. Hästholmen	248	218
Långören	74	40
Ungskär	137	96
Stenshamn	119	104
Utlängan	40	27
Inlängan	92	73

På Aspö bo därjämte några familjer såsom sommargäster.

Befolkningen på dessa öar livnär sig av fiske och jordbruk, på Aspö därjämte lever cirka en fjärdedel av befolkningen av varvsarbete. På Tjurkö idkas stenhuggeri.

Egentliga befolkningscentra saknas. Dock skulle möjligen Hallarna (hamnen) och Garpaviken på Hasslö, Lökanabben på Aspö, Herrgården på Tjurkö,

Sanda och Bredavik på Sturkö, Ö. Hästholmen samt Stenshamn betecknas som sådana.

Huvudorter för komplexet äro Karlskrona samt, beträffande dess östra del, Torhamn.

*Trafik*förbindelser givas, i det en landsväg förbinder ön Senoren med fastlandet och är under utdragning till Sturkö. På de större öarna inom komplexet finnas körvägar. Befolkningens egna båtar anlitas i stor utsträckning till Karlskrona.

Karlskrona Ångslups A.-B. uppehåller regelbunden förbindelse från Karlskrona till Aspö, Tjurkö, Sturkö och Ytterön. Enskild person uppehåller därjämte daglig förbindelse mellan Hasslö och Karlskrona. Marinens båtar få av allmänheten anlitas från Aspö, Hasslö (V. Hästholmsfortet). Bryggor finnas å samtliga öar. Ishinder föreligger sällan. Regelbunden postgång är ordnad till Aspö, Hasslö, Tjurkö, Sturkö och Ungskär, där poststationer finnas, till Almö med postombud samt till Ytterön (med Ö. Hästholmen) och Långören medelst söckendaglig brevbäringslinje. Telefonförbindelser finnas till Hasslö, Sturkö, Ytterön med Ö. Hästholmen, Långören, Ungskär, Stenshamn, Utlängan och Inlängan. (På Aspö kommer telefonstation att anläggas).

Såsom *brister* i kommunikationshänseende har framhållits, att ordnade postförbindelser ännu saknas till Stenshamn, Utlängan och Inlängan. Flera av de bebodda öarna hava ej ännu erhållit ordnade trafikförbindelser med Karlskrona respektive fastlandet. För sjukvården uppstå ibland svårigheter på grund av bristande förbindelser. Ångslupsbolagets turer hava på senare tid blivit färre, beroende på att befolkningen skaffat sig egna båtar i större utsträckning samt på bussväsendets starka utveckling på fastlandet.

Som *önskemål* har angivits följande: Samtliga öar inom komplexet böra äga förbindelse med Karlskrona (eventuellt via Torhamn eller annan plats på fastlandet eller vid fastlandets till öarna utdragna vägnät, såsom Östra Hästholmen). Därjämte har föreslagits landsvägsnätets utdragande från Sturkö till Tjurkö, väg över Sturkö till Ekenabbens fiskehamn, samt en färjeled från Hasslö över Västra Hästholmsfortet till Almö. Förbättring av post- och telefonväsendet skulle bidraga till fiskets ökade lönsamhet samt utveckling av turisttrafiken. En fiskehamn på Inlängan har ock framhållits som önskvärd.

Länsstyrelsen i Blekinge län har till inventeringen och därvid framkomna brister och önskemål knutit följande uttalande:

»De huvudsakliga ordnade rese- och transportmöjligheterna i östra skärgården ombesörjas för närvarande av Karlskrona Ångslups Aktiebolag. Detta företag har emellertid delvis inskränkt trafiken, så att densamma numera uppehålles i mera begränsad omfattning än vad tidigare varit fallet. Vad som i hög grad medverkat härtill är, att befolkningen å öarna i allt större utsträckning skaffat sig egna motorbåtar och påtagligen, då väderleksförhållandena så medgiva, använda dessa icke endast för egen räkning utan jämväl för befordran av bekanta bland öbefolkningen och transport av deras varor. Men vid hårt väder och särskilt de vintrar, då isförhållandena omöjliggöra för de enskildas farkoster att ta sig fram till Karlskrona eller annan fastlandsplats, ombesörjer ångslupsbolaget praktiskt taget all trafik i östra skärgården. Det kan alltså fastslås, att utan ångslupsbolagets trafik-

verksamhet öbefolkningens i denna skärgård läge, särskilt vid kritiska tillfällen, skulle vara synnerligen prekärt.

Till kritiska tillfällen höra icke minst hastigt påkommande eller svårartade sjukdomsfall. Så länge möjlighet icke finnes att, då så eljest skulle befunnits ändamålsenligt, luftledes transportera de sjuka från isolerade öar till närmaste sjukvårdsinrättning, står intet annat åter än att båtledes ombesörja sjuktransporten, såvida icke, vilket förekommit, den sjuke måste föras på släde över isen till närbelägen ort å fastlandet och därifrån till sjukvårdsinrättning. Ur sjukvårdsväsendets synpunkt torde fördenskull åtgärder vara högeligen önskvärda, som säkra ändamålsenliga och snabba sjuktransporter.

Emellertid bör skärgårdens kommunikationsbehov icke ses enbart ur öbefolkningens synpunkter. Rika tillfällen till utmärkta bad och friluftsliv givas å flera av öarna, men möjligheten för en större allmänhet att tillgodogöra sig dessa tillfällen är för närvarande mycket begränsad och turisttrafiken till öarna så gott som ingen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang bringa i erinran den nya semesterlagen, som möjliggör för stora delar av vår befolkning att numera njuta någon tids vila från arbetet. Skall denna fritid kunna begagnas på ett ändamålsenligt sätt, torde bättre tillfällen än för närvarande böra beredas allmänheten att tillbringa ledigheten å lämpliga orter borta från hemmet, och *våra* skärgårdar erbjuda härvidlag rika, outnyttjade möjligheter att tillvarataga.

Post- och telefonförbindelserna inom östra skärgårdsområdet anser länsstyrelsen i allt väsentligt tillfredsställande. Önskemålet om egen telefonstation å Aspö synes av telegrafverkets skrivelse att döma bli förverkligat. Möjlighet till nattelefonering finnes å samtliga öar, även om särskilda avgifter i flera fall måste utgå.»

I allt uppvisa Blekinge läns skärgårdar, såvitt av inventeringen framkommit, en bofast befolkning, som år 1918 uppgick till 6 855 personer och år 1938 till 6 100 personer. Härtill kommer en säsongbetonad befolkning, utgörande år 1938 något hundratal personer.

Motiveringar och förslag.

I Blekinge län möter först den över Hörviken till länsstaden Sölvesborg orienterade, tämligen folkrika ön

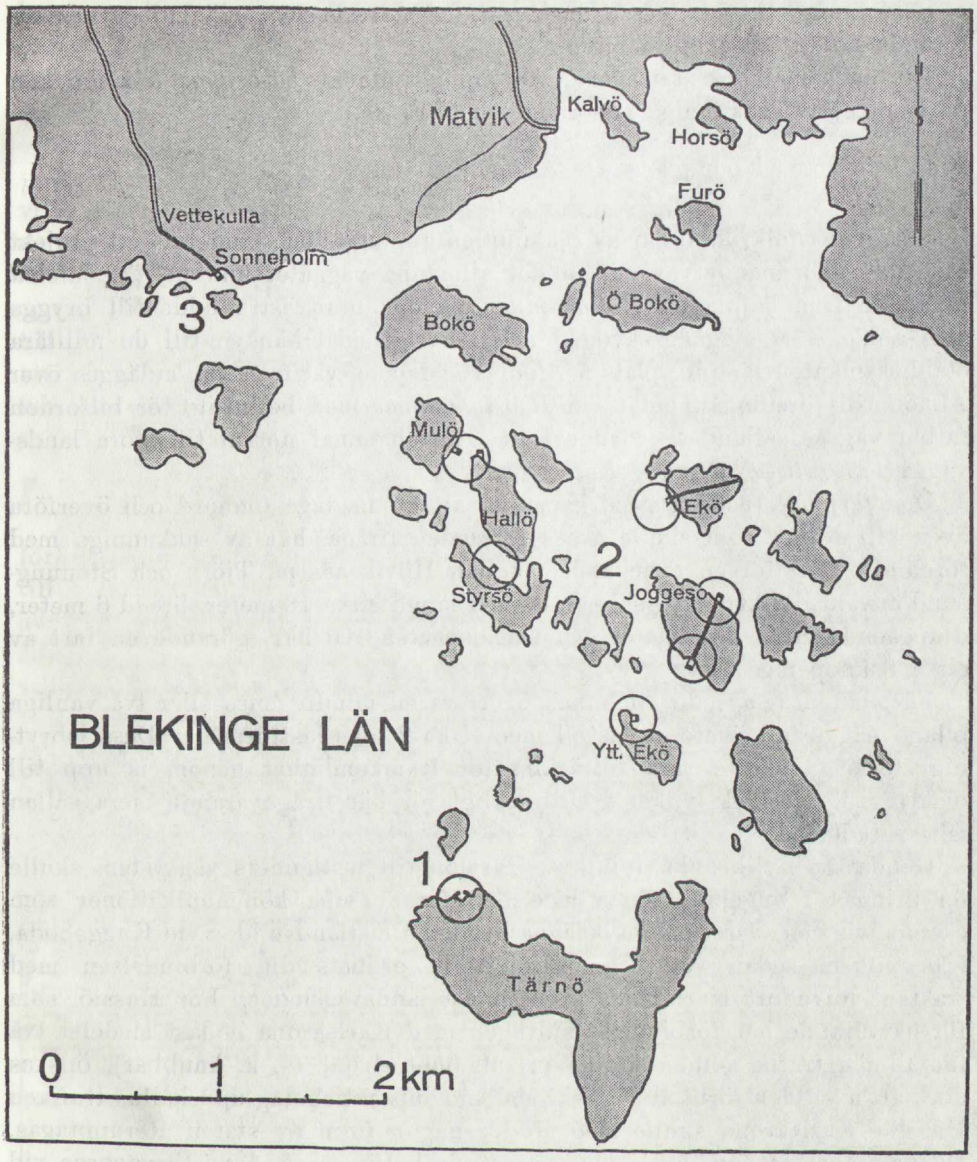
Hanö.

Beträffande öns kommunikationsbehov ha inga önskemål framförts vid länsstyrelsens inventeringsförrättning och hava ej heller sakkunniga någon åtgärd att föreslå.

Karlshamnskomplexet.

Här möter i första rummet *Tärnö,* där önskemål framförts om anläggande av en *fiskebåtshamn* för tillgodoseende av hela komplexets behov av bättre kommunikationsanordningar till gagn för öbefolkningens rationellt och företagsamt bedrivna fiske av storsjöfiskes natur.

Sakkunniga hava prövat ett föreliggande projekt till denna hamnanläggning, om vilket sakkunniga förskaffat sig kännedom, och vilja efter viss antagen reducering av detsamma till storlek föreslå för projektets utförande nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget *för förbättring av skärgårdarnas kommunikationer.*



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

I samma syfte ha förebragts önskemål om *båtbrygga* å *Yttre Ekö, två båtbryggor* å *Joggesö,* med enkel *väg* dem emellan över ön, *båtbrygga* å *Ekö* med enkel *väg* över ön, *båtbrygga* å *Styrsö, båtbrygga* å *Hallö* samt *båtbrygga* å *Mulö.* För tillgodoseende av öarnas behov av angöringsplats å fastlandet under hårda isvintrar har önskemål framställts om anläggande av *båtbrygga* vid *Sonneholm* med enkel *väg* från bryggan till befintlig, för bilfordon farbar väg på fastlandet.

Sakkunniga biträda dessa önskemål och föreslå för anläggningarnas utförande nödig anslagstilldelning.

Ett önskemål om statsanslag för anläggande av *båtbrygga* å *Bokö* kan däremot ej av sakkunniga vitsordas och biträdas.

Karlskronakomplexet.

Hasslö.

För denna folkrika ö har av sakkunniga upptagits och studerats ett projekt avseende anordnandet av en till det allmänna vägnätet knuten *färjebåtsled* utgående från kajplats i *Hallahamnen* på öns nordvästra udde till brygga som anlägges å sjögångsskyddad och i övrigt med hänsyn till de militära etablissementen lämplig plats å *Almöns* sydspets, varifrån väg anlägges över Almön till förening ungefär vid *Hjortahammar* med befintlig, för bilfordon farbar väg å fastlandet, ledande från Hjortahammar norrut till stora landsvägen *Förkärla—Nättraby—Karlskrona.*

Den *färjebåt* (passbåt med kapacitet att kunna taga ombord och överföra även bilfordon), som skulle avses för leden ifråga, har av sakkunniga med förebild av ett för en färjebåtsled mellan Höviksnäs på Tjörn och Stenungsund använt dylikt fartyg skisserats med längd cirka 18 meter, bredd 6 meter, djupgående cirka 2·75 meter och maskinstyrka 100 hkr, görande en fart av cirka 8 knop med last.

Färjebåten är avsedd att kunna överföra en mindre buss eller två vanliga bilar i bägge fall jämte en lastbil med cirka 2 tons lastförmåga. Dess isbrytningsförmåga skulle vara tillräcklig för framkomlighet genom is upp till omkring 5″ tjocklek, vilket är tillräckligt för här ifrågavarande mera sällan isbesvärade led.

Genom en dylik anknytning av Hasslön till fastlandets vägsystem skulle ön bringas i ungefär samma läge beträffande sina kommunikationer som exempelvis den väster om ön belägna bygden å fastlandsudden vid Kuggeboda, från vilken, sedan väg och billinjetrafik ordnats dit, förbindelsen med traktens huvudort Karlskrona sker endast landsvägsledes. För Hasslö, som för närvarande har förbindelse sjövägen med Karlskrona endast medelst två för allmän trafik mindervärdiga privata motorbåtar (s. k. knubbar), önskas dock att även den förut av Karlskrona Ångslupsaktiebolag uppehållna trafiken Hasslö—Karlskrona skulle med stöd i någon form av staten återupptagas. Denna fråga om ångslupslinjens tryggande berör också *Aspö* (bryggorna vid Lökanabben samt tidvis Aspö Mad) och *Tjurkö* (bryggorna Herrgårdsviken och Batteribryggan), för vilka öar ekonomiskt-praktiskt sett någon möjlighet ej finnes att ordna landsvägsförbindelse med fastlandet. I viss mån beröres också *Sturkö* (bryggorna vid Sanda och Bredavik). Sakkunniga skola återkomma härtill i förut bebådade andra del av sitt betänkande.

Sturkö och *Senoren.*

Av dessa öar äger Senoren redan via Möcklö landsvägsförbindelse med fastlandet genom bron över Möcklösundet och Sturkö har fått sådan, sedan

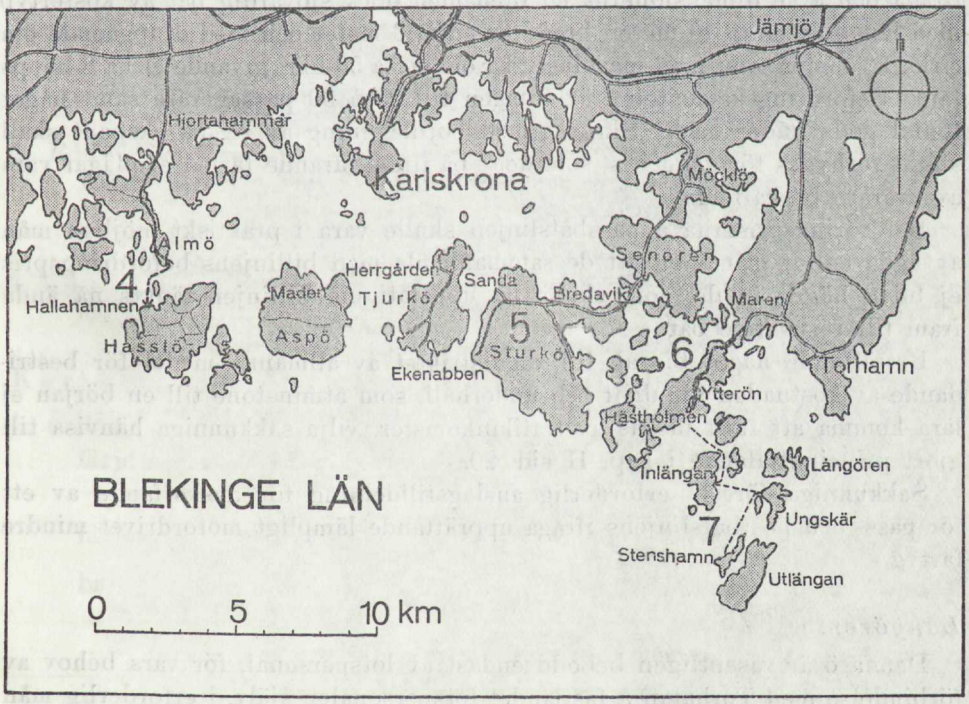
brobyggnaden över Skällösundet blivit färdig och när nödiga förbättringar å öns vägsystem, som pågå, blivit utförda. Det lär efter vägförbindelsernas ordnande sålunda kunna förväntas, att den för närvarande å Möcklö stannande billinjen blir utsträckt till och över Senoren samt till Sturkös bebyggelsecentra vid *Bredavik, Sanda* och kanske *Sturkö Kyrka.*

Med hänsyn till behovet även av goda vinterkommunikationer för fisket vilja sakkunniga biträda det för Sturkö framförda önskemålet om anläggning av en enkel, för bilfordon farbar *väg* mellan landsvägen vid Sanda och *Ekenabbens fiskehamn* samt föreslå därför erforderlig anslagstilldelning.

Önskemålet om en fortsatt vägförbindelse från Sturkö över Djupasundet till *Tjurkö* kunna sakkunniga däremot icke biträda såsom avseende endast ytterst sällsynta förfallsbehov för Tjurkö. Tjurkö ligger tätt intill stora farleden till Karlskrona och nödtransporter skola väl skäligen undantagslöst vara möjliga att verkställa denna väg.

Ytterön—Hästholmen.

Även dessa öar anse sakkunniga böra liksom skett med Senoren och Sturkö förbindas med fastlandet genom broad väg och detta ej endast av hänsyn till befolkningen på de med varandra sammanhängande öarna själva utan även för beredande av skäligt förbättrade kommunikationer åt den uti ansamlingen av öar sydost om Ytterön—Hästholmen befintliga, i fattiga villkor levande och arbetande fiskarbefolkningen.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Sakkunniga hava därför upptagit till behandling ett föreliggande projekt avseende anläggning respektive förbättring av befintliga vägar för åstadkommande av en enkelt hållen men dock för bilfordon farbar väg, ledande från lämplig anslutningspunkt till allmänna landsvägen Torhamn—Jämjö—Karlskrona över *Mahren* med rörlig bro över Ytterösundet samt vidare över *Ytterön* och *Ö. Hästholmen* till befolkningscentrum på den sistnämnda och till slutpunkt med *båtbrygga* vid lämplig plats å stranden vid *Kållafjärden* där utanför. Sakkunniga hava därvid beaktat även en av länsstyrelsen tillstyrkt framställning i ämnet från 1935 års Blekingeutredning med tillstyrkande till densamma av styrelsen för Blekinge läns havsfiskeförenings arbetsutskott. Om denna vägförbindelse kommer till stånd, lär kunna förväntas, att även kommer till stånd en billinje till Hästholmen i samband med den nu befintliga billinjen mellan Torhamn och Karlskrona.

Sakkunniga föreslå alltså erforderlig anslagstilldelning för realiserande av detta vägprojekt.

Utlängan, Stenshamn, Ungskär, Inlängan.

För betjänande av dessa öar föreslå sakkunniga inrättandet av en till vägdistrikten knuten passbåtslinje, trafikerande dagligen en rute *Stenshamn (Utlängan)—Ungskär—Inlängan—Ö. Hästholmen—Inlängan—Ungskär —Stenshamn* i anslutning till nyssnämnda billinje från Ö. Hästholmen.

Sakkunniga hava låtit skissera ett fartyg, som skulle användas på linjen ifråga och avse dimensionerna en liten men dock sjövärdig båt av kostertyp med längd av cirka 10 meter, bredd av cirka 3 meter och med djupgående om cirka 1·5 meter samt med maskinstyrka om cirka 50 hkr, givande cirka 8 knops fart. Befordringskapaciteten är antagen till 25 à 30 passagerare samt något tontal gods under däck. Skrovet med bordläggning av ek på ekspant skall starkt förhydas för gång i is, som dock på ifrågavarande farled ej plägar vara av svårare beskaffenhet.

Befordringspriserna å passbåtslinjen skulle vara i praktiskt möjliga mån avvägda enligt principen att de sammanlagda med billinjens befordringspris ej bliva högre än de, som skulle ha uppstått om billinjen tänkts nå ända fram till respektive öar.

Beträffande något bidrag till vägdistriktet av allmänna medel för bestridande av kostnaden för drift och underhåll, som åtminstone till en början ej lära komma att fullt täckas av trafikinkomster, vilja sakkunniga hänvisa till gjort principuttalande i kap. II sid. 20.

Sakkunniga föreslå erforderlig anslagstilldelning för anskaffande av ett för pass- och postbåtslinjens ifråga upprättande lämpligt motordrivet mindre fartyg.

Långören.

Denna ö är väsentligen bebodd endast av lotspersonal, för vars behov av förbindelse med Torhamn å fastlandet lotspersonalen själv, i erforderlig mån

stödd av lotsverket och postverket, såsom hittills torde få beräknas komma att även i fortsättningen sörja.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av *post*förhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål avse beträffande Karlshamnskomplexet ökat antal postturer från Joggesö till fastlandet (från 4 till 6 i veckan) samt beträffande Karlskronakomplexet ordnade postförbindelser till Stenshamn, Utlängan och Inlängan.

Enligt meddelande från generalpoststyrelsen har nu dels lantbrevbäringen med motorbåt å linjen Karlshamn—Tärnö (Joggesö m. fl. öar) utökats från fyra turer i veckan till en tur varje söckendag, dels ock anordnats postföring (lösväskbefordran) med en tur varje söckendag till Stenshamn, Utlängan och Inlängan.

I postalt hänseende hava länets skärgårdars önskemål sålunda blivit tillgodosedda.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Karlshamnskomplexet:			
1. *Fiskebåtshamn* på *Tärnö* med hamnbassäng av 2·4 m djup	82 000	82 000	
2. *Båtbryggor* å *Yttre Ekö*, å *Joggesö* (2 st.), å *Ekö*, å *Styrsö*, å *Hallö* och å *Mulö* samt 1·2 km anslutningsvägar till bryggorna å Joggesö och å Ekö av 2 m bredd	13 000	13 000	
3. *Båtbrygga* vid *Sonneholm* med 0·5 km anslutningsväg av 3 m bredd	7 000	7 000	
Karlskronakomplexet:			
4. *Bilfärjeled Hasslö—fastlandet* vid *Almö:*			
färjebåt av längd 18 m, bredd 4·5 m, djupg. 2·1 m och med motor 75 hkr	50 000		10 000
färjeklaff i Hallahamnen	3 000		
brygga med färjeklaff å Almöns sydöstra sida med 4 km anslutningsväg av 3·5 m bredd till Hjortahammar	39 000	92 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
5. *Väganläggning* på *Sturkö:*			
2·5 km väg Ekenabbens fiskehamn—Sanda av 3 m bredd	25 000	25 000	
6. *Vägförbindelse Ö. Hästholmen—Ytterön—Mahren:*			
båtbrygga vid Kållafjärden samt förbättring och breddning till 3·5 m av vägen över Ö. Hästholmen och Ytterön	40 000		
bro över sundet med ett rörligt spann samt bankfyllningar	222 000		
0·8 km anslutningsvägar å Ytterön och å fastlandet av 4·5 m bredd	14 000	276 000	
7. *Passbåtslinje Stenshamn—Ungskär—Inlängan—Ö. Hästholmen:*			
passbåt, mindre, av längd 10 m, bredd 3 m, djupg. 1·5 m och med motor 50 hkr	15 000	15 000	[2] 3 000
Summa för länet		510 000	

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade folkmängden år 1938 å länets skärgårdsöar (6 100 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare, belöpande sig till 8 360 kronor.

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.

Gotlands läns skärgård.

Inventeringen.

Kring Gotland ligga i norr Gotska Sandön, bebodd uteslutande av lotsverket tillhörig personal och Fårön vid Gotlands nordspets samt några öar vid öns västra och södra sida. På dessa öar finnes emellertid ej bebyggelse av den art att böra beaktas vid denna utredning. Fårön (egen kommun) hade 1917 1 151 invånare och 1937 1 046 invånare, som livnära sig av jordbruk och fiske.

Fårön står för sin *trafik* i förbindelse med Gotlands huvudö medelst av vederbörande vägdistrikt anordnad förjeförbindelse, avsedd för alla slags fordon. Några *brister* eller *önskemål* i kommunikationshänseende hava ej angivits.

Länsstyrelsen i Gotlands län har i samband med inventeringsförrättningen meddelat, att, sedan trafiken mellan Fårö och »storlandet» Gotland blivit till fullo tillgodosedd genom av vederbörande vägdistrikt hållen färja, inom länet icke finnes sådana skärgårdsområden, som anses böra bliva föremål för sakkunnigas beaktande och utredningsåtgärder i de uti de sakkunnigas skrivelse antydda hänseendena.

Härtill hava sakkunniga intet att foga.

Kalmar läns skärgårdar.

Kalmar läns skärgårdar, som äga en avsevärd utsträckning i nord-sydlig riktning, bestå av — utom Öland, som på grund av sin storleksordning och art icke kan betraktas som en skärgårdsö och ej ansetts böra upptagas i detta sammanhang — *dels* spridda öar söder om Oskarshamn, *dels ock* en mera utpräglad skärgård, rik på öar norr om nämnda stad och i omedelbar anslutning till Östergötlands läns skärgård. Länets skärgårdar kunna därför lämpligen uppdelas i sex olika komplex, nämligen södra komplexet samt Oskarshamns- och Misterhultskomplexen, Västerviks södra och norra komplex (Loftahammarskomplexet) ävensom Valdemarsvik-Uknakomplexet.

Inventeringen.

Södra komplexet.

Inom komplexet har vid inventeringen endast redovisats ön Lövö i Ålems socken, belägen cirka 2 km från fastlandet.

Befolkningen på denna ö utgjorde 1918 73 personer och 1938 52. Turisttrafik saknas. Jordbruk idkas på ön, som har vägförbindelser med fastlandet över Tokö m. fl. platser till Mönsterås köping. Skola finnes på ön. Regelbunden postgång till Mönsterås samt telefonförbindelse med Timmernabben finnas ock.

Såsom *brist* har angivits en mindre tillfredsställande vintervägh̊llning och som *önskemål* dennas mera rationella skötsel, exempelvis genom att vägkassan åtager sig vintervägh̊llningen i den omfattning, att biltrafik möjliggöres.

Oskarshamnskomplexet.

Komplexet består av de friliggande öarna Vållö och Runnö. Vållö ligger 2—3 km från landsväg i Mönsterås socken, Runnö cirka en halv mil öster om Påskallaviks köping i Döderhults socken.

	Invånareantal 1918	1938
Vållö	107	79
Runnö	63	53

Turisttrafik saknas. Befolkningen lever av fiske och jordbruk.

*Trafik*förbindelsen med fastlandet sker medelst befolkningens egna båtar. Post- och telefonförbindelser äro ordnade.

Såsom *brister* beträffande öarnas kommunikationer ha angivits deras otillfredsställande förbindelser med fastlandet. *Önskemål* äro för Vållö och Runnö regelbundna passbåtsförbindelser med fastlandet och dess vägnät.

Misterhultskomplexet.

Inom Misterhults socken finnas 11 bebodda öar, av vilka de viktigare äro:

	Invånareantal 1918	1938	Sommargäster
Äspö	28	33	
Upplångö	48	34	
Utlångö	47	30	
Marsö	30	26	
Vinö	61	44	
Strupö	57	32	
Älö	37	24	
Hamnö	32	15	
Örö	32	20	60

Örö, Strupö och Långö (Kråkelund) bebos även av fyr- och lotspersonal.

Befolkningen på öarna, som livnär sig av fiske och något jordbruk, bor spridd och befolkningscentra saknas.

För komplexet angivas Figeholm och Oskarshamn och i synnerhet Västervik som huvudorter. Ordnade *trafik*leder finnas ej. Postförbindelserna anses tillfredsställande. Telefon finnes i viss utsträckning. Befolkningen begagnar egna motorbåtar samt, beträffande öarna närmast fastlandet, vintertid isen som kommunikationsled. Strupö och Örö begagna sig av utav industriföretag upptagna isrännor in till fastlandet.

Såsom *brister* angives, att telefon saknas till Hamnö och Örö och att vägförbindelserna från landningsplatserna till fastlandets väg- och bussnät i regel äro bristfälliga.

Som *önskemål* ha uppgivits för Äspös räkning en bro till Figeholm, avsedd för gående eller lättare hästskjutsar, anknytande av landningsplatserna Ekerum, Kråkemåla (Bussvik), Grönö, Klintemåla, Linnäs och Håviken till allmänna vägnätet medelst förbättrade, för bil framkomliga vägar. Slutligen ha önskemål framförts om vissa utfartsvägar på fastlandet till lägenheterna Vilan och Björkhult i Döderhults socken samt om en kustväg i riktning norr-söder genom socknen, i vilken tillfartsvägarna för öbornas landningsplatser skulle utmynna.

Västerviks södra komplex.

Komplexet omfattar inom Västrums socken ett antal bebodda öar.

De viktigaste äro:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Ö. och V. Eknö	343	209	c:a 25
Flatholmen	c:a 20	c:a 20	Ett fåtal
Marsö	110	37	—
Nävelsö	67	46	Ett fåtal
Händelöp	176	91	c:a 20
Idö	120	43	c:a 50
Järö	13	8	—

Befolkningen livnär sig på jordbruk och fiske samt bor spridd. Egentliga befolkningscentra saknas.

Ordnade kommunikationsleder till fastlandet, försåvitt därmed åsyftas regelbunden båttrafik, äro ej behövliga, enär befolkningen i tillräcklig omfattning disponerar egna sjödugliga båtar.

Genom företagare ordnade *trafik*förbindelser saknas. Öarna hava alla telefon till Västervik utom Marsö. Lantbrevbäring finnes anordnad från Skaftet till Ö. och V. Eknö. Nävelsö hämtar sin post i Åldersbäck samt Idö och Händelöp i Västervik. Vintertid går trafiken i regel över isen till fastlandet.

Såsom *brister* hava angivits, att förbindelserna från öarna till fastlandet icke äro tillfredsställande.

Önskemål ha framställts för befolkningen på Ö. och V. Eknö samt Flatholmen om väg, dragen från Helgerum över Eskestock till Skältorpet å fastlandet vid Skälöfjärden. Händelöp önskar väg från Västervik—Hornvägen till Stomsö på fastlandsudden mitt för Händelöp. En vägförbindelse Helgerum—Skälöfjärden—Skävetö med förbindelse Helgerum—Ormödjupet har ifrågasatts. Enskild väg mellan Ö. och V. Eknö angives av vägingenjören som lämplig.

Västerviks norra komplex (Loftahammarskomplexet).

Detta komplex, det vidsträcktaste och mest folkrika i länet, omfattar tre skilda grupper av öar, nämligen från söder norrut räknat:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
I. Åskeskär	8	5	
S. Malmö / N. Malmö	96	17 / 41	
Vinökalv	12	7	
Torrö	10	4	
Sladö	75	40	150—200
Hasselö	166	132	
Solidö	10	11	
Smågö	38	14	
Rågö	38	17	
Björkö	32	33	
II. Jutskär	20	12	
Städsholmen / Stenkläppen	43	18 / 3	
Grindö	25	12	
III. Horssö	80	60	
St. Askö / L. Askö	176	113	
St. Kalvö	30	23	
Torrö	52	37	

Befolkningen lever huvudsakligen av jordbruk och fiske. Nordgränsen för ortens fiskeriförening går norr om Torrö. På Städsholmen och Stenkläppen finnes lotsverket tillhörig personal.

Egentliga befolkningscentra saknas. Såsom huvudorter för komplexet kunna anses Västervik, Källvik och, beträffande de nordligaste öarna, Valdemarsvik (Kvädö).

Befolkningens *trafik,* som försiggår med egna båtar, söker sig beträffande öarna under I i allmänhet till Västervik över Gränsölandet, huvudsakligen genom Gränsö kanal, eller till Ekhagen eller Fiskaretorpet (där hamn respektive tillfartsvägar saknas) eller runt Gränsö udde till Västervik. I viss omfattning går trafiken även norrut (i synnerhet vintertiden) över Hallmare.

Från öarna under II leder trafiken med fisk och andra produkter till Hallmare, Kårö, Hulöhamn (ofta besvärad av is), Horssö eller Pålsviken på St. Askö. Från Horssö eller Askö går trafiken på landsvägen Sandered—Källvik. Isvägar förekomma i viss utsträckning. Befolkningen nyttjar egna båtar eller skjutsar.

Post- och telefonförbindelserna uppgivas vara tillfredsställande.

Av företagare bedriven *trafik* förekommer i allmänhet ej, endast en mindre passbåt trafikerar sommartiden linjen Västervik—badorten Källvik.

Som *brister* har angivits, att förbindelserna med Västervik ej äro tillfredsställande, att vägarna på Hasselö och Sladö äro bristfälliga samt att vägarna

från Kårö och Hallmare äro dåliga liksom vägen från St. Sandered till L. Askö och nedfartsvägen från denna till Horssösundet. För kreaturs- och andra transporter från Malmööarna liksom för trafiken från Hasselö—Sladö saknas vindskyddad respektive isfri hamn på Gränsölandets norra sida. Sundet mellan S. och N. Malmööarna är ej nog djupt liksom ej heller sundet norr om Hasselö.

Som *önskemål* ha angivits tillfartsvägar till Ekhagen och Fiskaretorpet eventuellt Ryttartorpet på Gränsö jämte fördjupning av Gränsö kanal med ändring av vägbron däröver, muddring av sundet mellan N. och S. Malmö samt norr om Hasselö, bättre körväg med bro från Sladö över Hasselö till dess norra udde, byggnad respektive förbättring av tillfartsvägar med bryggor vid Hallmare, Lerglo, Kårö, Hulöhamn och Vinökalv. Även-så har framförts önskemål för vintertrafikens räkning om väg från Västervik till Gränsö udde. Slutligen har framförts tanken på ångbåtsförbindelse med Västervik vid öppet vatten.

Valdemarsvik-Uknakomplexet.

Komplexet sammanhänger omedelbart med Östergötlands läns skärgård, som vidtager på andra sidan den smala Valdemarsviken.

Komplexet omfattar i Tryserums socken ön *Källskär* med 34 invånare år 1918 och 30 invånare år 1938 samt den medelst dålig, om ock till nöds även för bilfordon farbar väg med fastlandet förbundna ön *Kvädö*. (Till detta komplex hör egentligen i kommunikationshänseende även de jämförelsevis folkrika öarna Ålö, Bokö och Björkskär i Östergötlands län.)

Befolkningen lever huvudsakligen av fiske. Sommargäster saknas.

Befolkningscentrum saknas. Huvudort för Källskär är Valdemarsvik, som nås sommartid med befolkningens egna båtar, om vintern, då isen hindrar, via Ekudden på Kvädö. Av företagare ordnade *trafik*förbindelser saknas.

Poststation finnes i Långrådna (postgång 3 gånger i veckan till Kvädö, varifrån posten måste hämtas till Källskär). Telefonförbindelser finnas.

Såsom *brist* har angivits, att för avsättning av fiskets produkter saknas brygga och väg vid Kvädö och att vinterförbindelserna på Kvädö äro brist-fälliga. Även för sjukvården är denna brist kännbar. Turisttrafik saknas ännu men väntas utvecklad med bättre förbindelser.

Som *önskemål* anges uppförandet av en brygga vid Ekudden på Kvädö samt anläggande respektive förbättring av väg därifrån till Stjärneberg (cirka 11 km). Denna väg skulle bliva till gagn ej blott för Källskär och Torrö m. fl. öar söderut inom Kalmar län utan även för St. Ålö m. fl. öar i norr inom Östergötlands län.

Länsstyrelsen har vid överlämnandet av inventeringsmaterialet anfört följande:

»Någon egentlig skärgård inom Kalmar län förekommer ej förrän strax norr om Oskarshamn; visserligen finnas söder om Mönsterås några mindre öar samt

norr därom de något större öarna Runnö och Vållö, men något särskilt behov av förbättrade kommunikationer för dessa öar torde ej föreligga.

De skärgårdskomplex inom länet, som för den skull synas böra bliva föremål för de sakkunniges uppmärksamhet, torde huvudsakligast vara områdena från Figeholm i söder till länsgränsen sydost om Valdemarsvik i norr.

I fråga om önskemålen rörande förbättrade kommunikationsförhållanden för dessa skärgårdskomplex vill länsstyrelsen vitsorda vad vägingenjören härutinnan anfört.»

Vägingenjören anför i huvudsak följande:

»Det skärgårdskomplex, som synes böra göras till föremål för de sakkunnigas uppmärksamhet, torde kunna inskränkas till området från länsgränsen sydost om Valdemarsvik i norr till Oskarshamn i söder.

Bättre vägförbindelse borde ordnas från allmänna landsvägen vid Stjerneberg till Kvädö. Sagda väg har anmälts till 1935 års sakkunniga såsom enskild väg, till vilken statsbidrag borde utgå för byggnad och underhåll. Tillräckligt bärande skäl finnas för byggande av allmän landsväg därstädes. Frågan har dock av vägstyrelsen tills vidare avslagits på grund av ekonomiska skäl.

Jämlikt Länsstyrelsens utslag kommer allmän landsväg att inom kort byggas mellan L. Sandered och stranden väster om Horssö inom Loftahammars socken. Härigenom kan Horssö m. fl. öar erhålla allmän vägförbindelse med fastlandet. En ansökan om förlängning av denna väg till Stora Askö har av vägstyrelsen avstyrkts, men ännu icke behandlats av Länsstyrelsen. Företaget blir förenat med 2 stora brobyggnader, varav en bör ligga på segelfri höjd, varför kostnaden för en sådan vägbyggnad blir mycket stor.

Följande vägar, icke åberopade av landsfiskalen i Lofta distrikt men angivna av Loftahammars och Lofta kommuner som särskilt viktiga för skärgården och dess befolkning, och därför även anmälda till 1935 års vägsakkunniga, äro:

Askedal—Hulöhamn,
Aleglo—Lerglo,
Källvik—Hallmare och
Vinö—Vinökalv.

Vägarna ansluta till det allmänna vägnätet.

Från allmänna vägen omedelbart norr om Västerviks stadsgräns till kusten vid Ekhagen har undersökning för anläggning av allmän väg begärts. Vägstyrelsen har tillstyrkt bifall till denna framställning. Genom åberopade väg skulle Malmö m. fl. öar kunna komma i förbindelse med Västervik utan anlitande av Gränzö kanal, för vars genomgång betungande avgift kräves.

Vägen från Helgerum till Ormödjupet är av stor betydelse. Den har även anmälts till 1935 års vägsakkunniga. En bättre väg från Helgerum söderut till Skälöfjärden torde även vara av stor betydelse. Denna fråga har förts fram i sammanhang med allmän vägförbindelse Helgerum—Skälöfjärden—Skävetö, vilket uppslag torde vara värt beaktande.

En vägfråga gäller anläggande av enskild väg mellan V. Eknö och Ö. Eknö å Eknö, där för närvarande saknas väg, men väg är av behovet påkallad.

Av de enskilda vägarna i Misterhults socken hava följande stor betydelse för skärgården och böra erhålla bidrag till ett bättre iståndsättande:

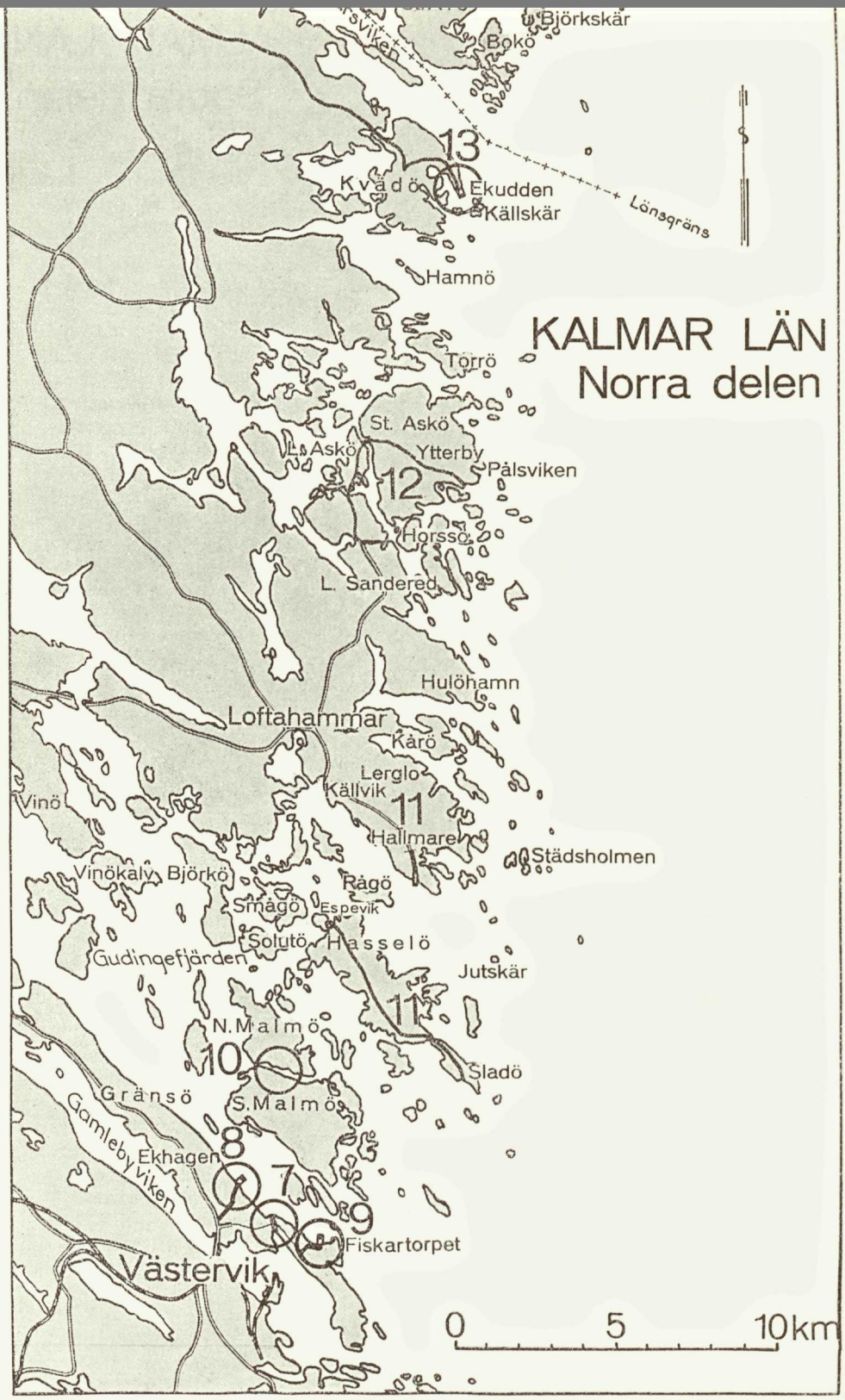
Grönhult—Hålviken,
Elmekärr—Linnäs,
Elmekärr—Klintemåla,
Wällehorva—St. Gränö,
Götebo—Kråkemåla och
Åby—Ekerum.

KALMAR LÄN
Södra delen

Västervik
Gränsö
Idö
Horns udde
Äldersbäck
Händelöp
Nävelsö
Marsö
Västrum
Skaftet
Helgerum
Eskestock
Järö
Ö. Eknö
V. Eknö
Ö. Skälö
Örö
Solstadström
Gästfjärden
Hamnö
Hälviken
Linnäs
Älö
Strupö
Flivik
Klintemåla
Vinö
St. Grönö
Kråkemåla
Bötesholmen
Bussvik
Marsö
Kärsvik
Långö
Mederhult
Äfrö
Ekerum
Laxemar
Figeholm
Äspö
Saltvik
Oskarshamn
Jungfrun
Skorpetorp
Runnö
Påskallavik
Vållö
Svartö
Mönsterås

5
6
4
3
2
1

0 5 10 km



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Av dessa anses förbindelsen med Klintemåla vara av så stor betydelse för den allmänna samfärdseln, att där borde anläggas allmän väg.»

I allt uppvisa Kalmar läns skärgårdar en sammanlagd bofast öbefolkning, som år 1918 uppgick till 2 409 personer och år 1938 till 1 525 personer. Härtill kommer en säsongvis sig uppehållande befolkning, som år 1938 utgjorde cirka 360 personer.

Motiveringar och förslag.

Öland.

Öland bör ej kunna innefattas i begreppet skärgårdsöar, med vilka sakkunniga hava att taga befattning. Sakkunniga vilja emellertid i förbigående erinra om att, enligt beslut vid 1939 års riksdag, en teknisk och ekonomisk undersökning pågår, avseende Ölands förbindande med fastlandet medelst bro över Kalmar sund.

Södra komplexet.

Lövö.

För ön, som redan över Tokö äger en till nöds även för bilfordon användbar vägförbindelse med fastlandet, mot vilken vägs beskaffenhet ej i och för sig anmärkts, har framförts önskemål om förbättrad vintervägh̊allning. Detta har synts sakkunniga vara en angelägenhet, som bör kunna ordnas genom förfoganden, interna för länet.

Oskarshamnskomplexet.

Runnö och *Vållö.*

Beträffande dessa mot Mönsterås och Påskallavik orienterade öar framfördes vid den allmänna inventeringsförrättningen inga önskemål, men länsstyrelsen har senare velat framhålla följande:

»*Vållö* i Mönsterås socken har för närvarande 84 invånare. Bebyggelsen är koncentrerad till byn, belägen på öns västra sida. Avståndet härifrån till Svartö brygga, som står i förbindelse med landsvägsnätet och har busstrafik, är cirka 2·5 km. Näringsfånget är jordbruk och fiske. Särskilt ålfisket är betydande.

En halv mil längre norrut ligger *Runnö,* som tillhör Döderhults socken. Invånareantalet är här omkring 60 med samma näringsfång som å Vållö. Närmaste tilläggsplats å fastlandet är Påskallavik på ett avstånd av cirka 4·5 km från Runnö by.

Båda öarna ha telefonförbindelse men sakna elektriskt ljus. Vållö har egen skola, men skolan å Runnö har nyligen nedlagts. Tidigare ha båda öarna haft regelbundna ångbåtsförbindelser med fastlandet och kringliggande samhällen, men dessa äro sedan länge nedlagda och öborna få nu själva ombesörja sina fastlandsförbindelser med motorbåtar. Svårigheter härför uppstå under menförestiderna, som regelbundet inträffa höst och vår, men understundom utsträckas över hela vintern. För Runnö tillkomma de olägenheter, som vållas av att isränna för sjöförbindelserna med Emsfors bruk hålles öppen såväl norrut som söderut från Påskallavik. — Motorbåtarna skadas ofta vid försök att forcera isen, och perioder

av fullständig isolering på en vecka eller mer äro icke sällsynta. Särskilt vid inträffande sjukdomsfall äro dessa kommunikationssvårigheter ytterst kännbara.

Öborna själva förmena, att dessa svårigheter skulle bliva i huvudsak avhjälpta om man på vardera ön ägde tillgång till en stålbyggd motorbåt av tillräcklig styrka för att kunna bemästra isen så länge denna ej nått full bärighet. Förslagsvis ha angivits båtar av 25 à 28 fots längd med en motorstyrka av minst 20 hkr. Kostnaderna för en sådan båt ha förslagsvis beräknats till 15 000 kronor. Med dessa båtar skulle uppehållas reguljära förbindelser med fastlandet i den utsträckning detta befinnes behövligt och lämpligt. Ansvaret för drift och underhåll torde kunna övertagas av öborna själva. För ändamålet torde kunna påräknas bidrag av postverket, som redan nu lämnar vissa bidrag för postföringen till Vållö.

Den tanken ligger nära till hands, att *en* båt skulle kunna betjäna båda öarna. Häremot talar emellertid *dels* den omständigheten att öarna äro belägna på relativt stort avstånd från varandra och icke hava något större behov av inbördes förbindelser och *dels* det förhållandet att farvattnet emellan öarna ofta besväras av packis i långt högre grad än de direkta lederna från öarna till fastlandet.»

Sakkunniga ha förvissat sig om att även länsstyrelsen utgår ifrån att här ifrågavarande pass- och postbåtslinjer skola inlemmas i det allmänna vägnätet samt att det av länsstyrelsen åsyftade öbornas eget ansvar för drift och underhåll får bliva föremål för intern uppgörelse mellan vederbörande vägdistrikt och ökommunerna. Sakkunniga vilja sedan, anslutande sig till länsstyrelsens anförda syften och skäl, föreslå erforderlig anslagstilldelning från det avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer* i och för anskaffande av de för pass- och postbåtslinjerna avsedda två motorbåtarna. Sakkunniga hava beräknat att dessa lämpligen skola kunna vara av samma storlek och typ, som sakkunniga vid behandlingen av Blekinge läns skärgårdar tänkt sig för den föreslagna passbåtslinjen Stenhamn—Ö. Hästholmen.

Misterhultskomplexet.

Äspö.

Liksom länsstyrelsen anse sakkunniga att för denna, blott ett hundratal meter från Figeholm belägna ö, framförda önskemål ej behöva göras till föremål för någon på sakkunniga ankommande åtgärd.

Beträffande de önskemål om bättre förbindelse med fastlandets vägsystem, som framhållits beträffande de till komplexet hörande öarna *Ävrö, Långö, Upplångö, Marsö, Bötesholmen* och *Vinö* ha sakkunniga haft att räkna med en av länsstyrelsen aktualiserad plan att tillskapa en ny genomgående vägförbindelse, löpande från Figeholm norrut mot Västervik, berörande St. Laxemar, Kärsvik, Kråkemåla och Linnäs samt till sitt läge alltså närmare belägen Misterhults sockens kust än den nuvarande stora landsvägen, som för över Misterhults kyrka—Wirum—runt Slingsöviken—Västrums kyrka och Verkebäck till Västervik. Genomförandet av denna plan skulle enligt länsstyrelsen avse till att börja med sträckan söderifrån till Linnäs, alltså den sträcka, på vilken den skulle vara av betydelse för Misterhults skärgård. Vägplanen ifråga är dock till helt övervägande del ägnad att tjäna en fastlandsbefolkning i kustbandet och kan ej ifrågasättas finansierad annat än till någon mindre del med

åberopande av kommunikationsbehov för den egentliga skärgårdsbefolkningen på de indirekt av vägplanen berörda öarna.

Sakkunniga ha gjort en beräkning för att bedöma vad det, om denna större vägbyggnadsplan ej förelåge, skulle kosta att anlägga respektive förbättra vägförbindelserna från kusten för ovannämnda öar in till nu befintliga huvudvägar ledande till Figeholm och vidare till Oskarshamn. Sakkunniga ha därvid med hänsyn till den ringa trafikstorleken förutsatt en enkel vägtyp med en vägbredd av 3 m och försedd med mötesplatser samt i övrigt utförd på samma standard, som tillämpas vid enklare bygdevägar.

Vägförbättring och mindre väganläggningar med vägarna avslutande båtbryggor skulle då förekomma i följande omfattning, nämligen 2·8 km St. Laxemar—Ekerum (för Ävrö m. fl. öar); 8·0 km Götebo—Bussvik eller eventuellt Kråkemåla (för Marsö m. fl. öar); 4·1 km Elmekärr—Klintemåla (för Vinö, Älö m. fl. öar) samt 5·1 km Elmekärr—Linnäs (för Hunö, Skävetö, Hamnö, L. Bergö m. fl. öar).

Sammanlagda kostnaden för dessa förbindelsevägar med de vägarna avslutande båtbryggorna ha sakkunniga överslagsvis beräknat till i runt tal 300 000 kronor.

För att ej riskera tillkomsten i ett tidigt skede av sedermera onödiga väganläggningar, vilja sakkunniga, som därvid icke förbisett, att någon tidsutdräkt med de nödiga bättre förbindelsernas ordnande kan uppstå för berörda öar, föreslå, att anslagstilldelning intill detta belopp får ske, avseende nödiga kommunikationsförbättringar för ovannämnda öarna *Ävrö, Långö, Upplångö, Marsö, Bötesholmen* och *Vinö* samt även *Älö* och *Strupö*. Beloppet skulle sedan få av länsstyrelsen tillgodoräknas i de finansieringsplaner, som i övrigt uppgjorts på eljest sedvanliga grunder i fråga om det ovannämnda kustvägsprojektet. Detta skulle emellertid därvid förutsättas innefatta även de — om och när kustvägsprojektet kan realiseras — fortfarande, men då i mindre längdutsträckning erforderliga förbindelsevägarna fram till sjön för skärgårdsöarnas räkning med de dessa förbindelsevägar avslutande båtbryggorna.

För Ävrö, Långö och Upplångö m. fl. öar finnes, i avvaktan på tillkomsten av den projekterade kustlandsvägen, en för behovet till nöds användbar väg för Ävrö till Ekerum, och för Långö m. fl. en än bättre användbar väg över Kärsvik. Marsö finner väg vid Bussvik, Vinö och Älö m. fl. vid Klintemåla. Önskad vägförbättring till St. Grönö lär ej kunna hävdas såsom erforderlig för något den egentliga skärgårdsbefolkningens behov, och samma är enligt sakkunnigas mening förhållandet beträffande de framkastade önskemålen om väg, mynnande i Hålviken.

Västerviks södra komplex.

Västra och *Östra Eknö.*

Med anledning av det framförda önskemålet om förbättrande av förbindelserna med land för dessa i södra delen av Västrums socken belägna öar

farande som hittills få använda vägen för sina — även om man tillägger *Jutskärs* och *Städsholmens* m. fl. öars i Loftahammar, som bryggan vid Hallmare även komme att tjäna — skäligen små transportbehov.

Beträffande det för *Vinökalv* framförda önskemålet kunna sakkunniga ej ifrågasätta någon åtgärd med hänsyn till det obetydliga befolkningsunderlaget och så ej heller beträffande de önskade vägförbättringarna å *Hallmarehalvön, Aleglo—Kårö, Aleglo—Lerglo* och *Källvik—Hallmare,* vilka avse alldeles övervägande fastlandsbehov. Så är till sist fallet även beträffande det framförda önskemålet om vägförbättring till *Hulöhamn.*

Lilla och *Stora Askö.*

För dessa samt kringliggande öar, *Horssö, Långö, Tressö, Ekön* m. fl. ha sakkunniga att räkna med en projekterad *väganläggning Lilla Sandered—Stora Askö* med bro eller färja över sundet mellan Lilla och Stora Askö. Denna förbindelseled har av länsstyrelsen ansetts angelägen och till delar av sin sträckning aktualiserats för byggnad. Med vanliga finansieringsformer lär emellertid hela anläggningen icke kunna komma till stånd under närmare tid. Sakkunniga önska emellertid stödja den tidigare tillkomsten av anläggningarna och föreslå därför nödig anslagstilldelning, varvid denna bör avse jämväl anläggningen av en enklare väg över St. Askö med en vägen avslutande båtbrygga vid *Pålsviken* samt av hänsyn till *Horssö* och utanför Horssö liggande öar även en *grenväg* med avslutande *båtbrygga* vid västra stranden av det trånga sundet mellan Horssö och fastlandet.

Valdemarsvik-Uknakomplexet.

Komplexet sammanhänger nära med Östergötlands skärgårdar, som vidtaga på norra sidan av den smala Valdemarsviken.

Kvädö.

För denna, i kommunikationshänseende mera som halvö framträdande ö samt för de å Kalmarlänssidan liggande öarna *Källskär* och *Hamnö,* i viss mån även *Torrö,* samt de å Östgötasidan liggande öarna *Bokö, St. Ålö, Björkskär* m. fl. vilja sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för anläggning av *båtbrygga* vid *Ekudden* å *Kvädö* samt enkel väg därifrån till *Kvädö skola,* varifrån även för bilfordon hjälpligt farbar väg finnes till *Stjärneberg* vid allmän väg till Tryserum och vidare in på fastlandet. För denna väg, som är enskild men tämligen allmänt befaren, ingår i förslaget utförande av de mest angelägna vägförbättringarna.

Kalmar läns skärgårdsöar betjänas icke av några regelbundna kustångarelinjer och sådant lär ej heller, särskilt om ovan av sakkunniga föreslagna vägförbindelser komma till stånd, skäligen kunna påfordras.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av post- och telefonförhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål hava med ett undantag blivit tillgodosedda under tiden för sakkunnigas utredningsarbete.

I postalt hänseende har härvid önskemål framkommit om utsträckning av den befintliga brevbäringslinjen från Eknö i Västerviks norra komplex till Flatholmen, vartill generalpoststyrelsen meddelat, att styrelsen ansett den ifrågasatta utökningen, som skulle medföra en kostnadsökning av cirka 200 kronor för år, för närvarande icke böra vidtagas, varemot styrelsen medgivit, att löspostbefordran finge anordnas med tre turer i veckan å en 5 km lång linje V. Eknö—Ö. Eknö.

Som av ovanstående framgår skulle alltså kvarstå endast att genom särskild åtgärd skapa bättre postförbindelser för *Flatholmen.*

Sakkunniga vilja härvidlag inskränka sig till framhållande av angelägenheten av att förbättringen företages genom postverkets försorg, även om detta skulle, i likhet med vad fallet torde vara på många håll å fastlandet, vara mindre väl förenligt med postverkets affärsekonomiska handlande.

I fråga om *telefon*väsendet har önskemål framkommit om anordnande av telefon till öarna Hamnö och Örö inom Misterhultskomplexet samt Marsö inom Västerviks södra komplex.

Vidare skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelse för följande öar, nämligen *Hamnö* och *Örö* inom Misterhultskomplexet samt *Marsö* inom Västerviks södra komplex.

Sakkunniga hava inhämtat, att anordnandet av de för dessa nya telefonförbindelser nödiga telefonledningarna m. m. skulle betinga en sammanlagd kostnad för inträdesavgifter av 870 kronor. Sakkunniga vilja för möjliggörande av de önskade telefonförbättringarnas tillkomst föreslå nödig anslagstilldelning för bestridande hos telegrafverket av denna kostnad, något avrundad uppåt till 1 000 kronor. Den med anordnande av ovan angivna telefonförbindelser inom Kalmar län förbundna löpande abonnemangsavgiften har — enligt från telegrafverket meddelad uppgift — visat sig komma att med gällande beräkningsgrunder avsevärt överstiga den i rikets övriga delar gängse kostnaden för årsavgift för telefonapparat. Sakkunniga ha därför ansett innehavarna av de till utförande föreslagna telefonledningarna böra få tillgodonjuta statsbidrag från förutnämnda allmänna reservationsanslag, belöpande sig för här ifrågavarande kostnadsskillnaders täckande till omkring 300 kronor.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Oskarshamnskomplexet:			
1. *Passbåtsförbindelse Vållö—Svartö:*			
passbåt, mindre, av längd cirka 10 m, bredd 3 m, djupgående 1·5 m och motorstyrka 50 hkr	15 000	15 000	
2. *Passbåtsförbindelse Runnö—Påskallavik:*			
passbåt, mindre, av längd cirka 10 m, bredd 3 m, djupgående 1·5 m och motorstyrka 50 hkr	15 000	15 000	
Misterhultskomplexet:			
3. *Kustväg Figeholm—Linnäs* med *förbindelsevägar* till Ekerum, till Bussvik eller Kråkemåla och till Klintemåla (skärgårdsintressets andel i företaget)	300 000	300 000	
Västerviks södra komplex:			
4. *Väg-* och *färjeförbindelse Ö. Eknö—Eskestock:*			
2·7 km väg Ö. Eknö—V. Eknö av 3 m bredd	15 000		
2 km väg V. Eknö—Sundet av 3 m bredd	14 000		
mindre dragfärja med färjelägen	12 000		3 000
3 km väg Sundet—Eskestock av 3 m bredd	30 000	71 000	
5. *Båtbrygga* vid *Åldersbäck:*			
enkel båtbrygga med 3 km anslutningsväg av 3 m bredd	10 000	10 000	
6. *Båthamn* på *Händelöp:*			
hamnanläggning med 1·5 km anslutningsväg av 2·5 m bredd	80 000	80 000	
Västerviks norra komplex:			
7. *Breddning* och *upprensning* av *Gränsö kanal* till 6 m bredd och 1·8 m djup jämte ny rörlig bro över kanalen	120 000	120 000	
8. *Båtbrygga* vid *Ekhagen* med *anslutningsväg:*			
båtbrygga	10 000		
1·6 km väg av 3 m bredd	20 000	30 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
9. *Båtbrygga* vid *Fiskaretorpet* på Gränsö med 0·8 km anslutningsväg av 3 m bredd....	9 000	9 000	
10. *Uppmuddring* av *sundet* mellan *S. och N. Malmö* till 12 m bredd och 2·1 m djup..	5 000	5 000	
11. *Vägförbindelse* över *Hasselö* med *Sladö m.m.:*			
5 km väg över ön, av 3 m bredd, jämte båtbryggor.....	19 000		
0·8 km väg av 3 m bredd samt båtbrygga vid Hallmare	10 000	29 000	
12. *Vägförbindelse* för *Stora* och *Lilla Askö:*			
7 km väg från båtbrygga vid Pålsviken över Stora och Lilla Askö till Lilla Sandered av 3 m respektive 4 m bredd	57 000		
bro över sundet.....	23 000		
0·6 km grenväg av 3 m bredd och båtbrygga mitt för Horssö	5 000	85 000	
Valdemarsvik—Uknakomplexet:			
13. *Båtbrygga* vid *Ekudden* med *anslutningsväg:*			
brygga vid Ekudden jämte 2·5 km anslutningsväg till Kvädö skola av 3 m bredd	11 000		
förbättring av vägen Kvädö skola—Stjärneberg jämte förstärkning av broar	74 000	85 000	
Post och telefon:			
Telefonanläggningar.....	1 000	1 000	
Summa för länet		855 000	

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade befolkningen år 1938 å länets skärgårdsöar (1 525 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare, belöpande sig till 56 065 kronor.

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Östergötlands läns skärgårdar.

Länets skärgårdar övergå i söder utan märkbar skillnad i Kalmar läns skärgård samt gruppera sig i övrigt i huvudsak mellan Valdemarsviken till och kring Slätbaken. Skärgården kan lämpligen indelas i tre komplex, nämligen Södra (Valdemarsviks-)komplexet, Mellersta (S:t Anna-)komplexet och Norra (Arkösunds-)komplexet.

Inventeringen.

Södra (Valdemarsviks-)komplexet.

Komplexet, som särskilt i norr, är av stor utsträckning, omfattar följande viktigare bebodda öar:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
I. Södra avsnittet:			
St. Ålö	47	49	
L. Ålö	18	15	
Bokö	43	59	c:a 135
Björkskär	26	11	
Olsö	4	4	
II. Norra avsnittet:			
Kättilö	48	29	
Fångö	76	39	
Häradsskär (fyrstation, lotsplats)	43	28	
Kråkmarö	55	32	
Bondekrok	29	15	c:a 500
Emtö	42	37	
Håskö	14	8	
Harstena	59	62	
Gräsmarö	31	20	

Befolkningen har på 70 år nedgått cirka 46 %, från 1918 med cirka 23 %.

Befolkningen livnär sig huvudsakligen av jordbruk och fiske (ifråga om Harstena endast av fiske och sälfångst).

Befolkningscentra för komplexet saknas i egentlig mening, dock skulle Harstena eventuellt Kättilö (tullstationen i Barösund) kunna hänföras till sådana. Huvudort för komplexet är Valdemarsviks köping (för skärgården söder om Gropviken och Finnöfjärden) samt Gryts kyrkoby.

Såsom turist- och utflyktsorter i denna skärgård kunna särskilt nämnas Fångö, Kättilö, Kråkmarö, Harstena, Gräsmarö och Håskö. Turisttrafiken anses kunna avsevärt ökas med bättre kommunikationer.

*Trafik*förbindelser: Tidigare hava enskilda ångbåtsföretag funnits. Numera äro invånarna hänvisade till egna motorbåtar, som ej kunna forcera is.

Norra avsnittet har billinjeförbindelse från Hulvik (till gagn vid behov för Emtö och Bondekrok) och Gryt, men södra avsnittet saknar alldeles dylika.

Telefonförbindelser finnas i tämligen tillfredsställande omfattning [f. n. i Sanden, Andö på Mörkö (med förbindelser till Söderköping) samt Strandudden, Dalvåmmen, Bondekrok, Gryt, Kättilö, Kråkmarö, Harstena, Gräsmarö, St. Ålö].

Poststationer finnas i Andö och Gryt.

Såsom *brister* har angivits:

Postgången skulle avsevärt förbättras genom reguljära båtförbindelser. Beträffande linjen Bokö—Breviksnäs har krav framförts om daglig postgång, vilken postverket emellertid ej ansett sig kunna bifalla. Avsaknad av ordnade allmänna hamn- och bryggförhållanden (uppgivas vara tillfredsställande endast beträffande Gryt och Harstena). Endast privata anläggningar av dylik art finnas.

Såsom *önskemål* har framförts:

Anläggning av väg från Kvädö över Björnvarp till Stjärneberg för södra avsnittets del (redan anmält i samband med önskemål inom Kalmar län), anläggning av väg från Gryt till Fyrudden eller Ekön, anläggning av väg från Dal i S:t Anna socken till Finnkroken (jämför mellersta komplexet) och Getterö, insättande av en isbrytande passbåt inom norra avsnittet på ruten Fyrudden—Kättilö—Kråkmarö—Bondekrok—Emtö—Håskö—Gräsmarö—Harstena (detta under förutsättning att vägen till Fyrudden eller Ekön bygges). Med denna förbindelse borde också posten befordras.

Mellersta (S:t Anna-)komplexet.

Detta komplex, som omfattar S:t Anna sockens skärgård jämte några öar inom Gryts socken, kan lämpligen uppdelas på tre avsnitt, nämligen:

I. Södra avsnittet, omfattande följande viktigare befolkade öar:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Finnö	109	119	
Getterö	47	48	
Idö	10	8	
Axelsö	7	5	c:a 200
Äspö	8	5	
Korsholm	6	5	
Skaftö	8	5	
II. Mellersta avsnittet:			
N. Finnö med del av Lagnö	393	339	
Missjö	29	13	
Kalsö	26	32	
Vänsö	38	29	
Svensmarö	6	5	c:a 540
Holma	4	3	
Hindö	5	10	
Kullholmen	3	1	

III. Norra avsnittet:	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster
Aspöja, Birkö, Långö, Lindholm	99	81	c:a 320
Lamskär, Härvelsö	10	17	
Äspholm	55	34	
Risö	11	9	
Rimmö	30	19	
Tränö, Ramsö, Ymtholm	47	38	
Djursö	45	26	
Klovöja, Yxnö, Vrångö	134	105	

Aspöja har liksom Rimmö sina förbindelser i kommersiellt avseende norrut till Arkösundskomplexet.

Egentliga befolkningscentra saknas inom komplexet. Handel o. dyl. tenderar mot Söderköping och Norrköping. Ur kommunikationssynpunkt kunna vissa orter angivas såsom huvudorter, nämligen beträffande norra avsnittet Lagnöströmmen och Arkösund, beträffande mellersta Lagnöströmmen samt delvis Tjärholm samt beträffande södra Hulvik och delvis Tjärholm. Befolkningen uppgives leva isolerad från fastlandet och, i synnerhet, öarna emellan.

Beträffande *trafik*förbindelser anföres, att reguljär ångbåtstrafik tidigare har funnits från S:t Anna skärgård till både Norrköping och Söderköping. Numera tillfredsställes trafikbehovet uteslutande med befolkningens egna motorbåtar. Dessa båtar befordra fiskefångsten (huvudsakligen strömming) till Tyrislöt, Hulvik, Lagnöströmmen och Tjärholm beträffande södra och mellersta avsnitten och beträffande det norra avsnittet till Stäk på Vikbolandet och Arkösund (f. v. b. med tåg eller bil).

Ordnade kommunikationer saknas till huvudorterna. Från Hulvik inom södra avsnittet finnes dock busslinje till Valdemarsvik, med viss förbindelse med busslinje Tjärholm—Söderköping. För mellersta och delvis norra avsnittet finnes blott busslinje från Lagnöströmmen till Söderköping samt från Stäk till Söderköping jämte järnväg Arkösund—Norrköping.

Telefon finnes till bebodda öar utom Korsholm inom södra avsnittet, Missjö, Olsön, Ljusholm och Kullholm inom mellersta samt Ymtholm och Härvelsö inom norra avsnittet. Telefonstationer finnas i S:t Anna och Sanden.

Postbefordringen är jämförelse god men anses säkerligen kunna förbättras. Poststation finnes i S:t Anna.

Såsom *brister* har angivits följande:

Inom komplexets olika avsnitt, särskilt det norra och mellersta, råder brist på för automobil- och busstrafik framkomliga vägar. En enskild väg från Lagnöströmmen till Tyrislöt måste utbyggas för omnibustrafik, om den skall kunna göra verklig nytta. Färjan vid Lagnöströmmen begagnades 1938 av cirka 3 000—4 000 bilar, cirka 1 000 hästskjutsar och motorcyklar och 2 000 vanliga cyklar.

Som *önskemål* har angivits följande:

Anläggning av väg mellan Mörkö och Finnkroken. (Enligt under utredningsarbetet vunnen upplysning lär detta arbete numera vara under utförande.) Förbättring och ombyggnad av väg från Dal till Hulviks brygga. Fortsättning av vägen mellan Andö och Finnkroken över S. Finnö till Getterö. Beträffande Svensmarö anläggande av väg från allmänna vägen Torönsborg—Lagnöströmmen över Beningevassa till Maren. Anläggande av allmän väg från Emteviks skola på N. Finnö till Uvmarö med förbindelse jämväl från Ljusholm till Uvmarö. Utbyggnad av befintlig enskild väg från Lagnöströmmen till Tyrislöt. För befolkningen å Vänsö anordnande av tillfartsväg från vägen Lagnöströmmen—Tyrislöt till stranden (cirka 150 m). Anläggning respektive utbyggnad av väg från Övre Lagnö å Lagnöströmmen—Tyrislöt över Yxnö till Vrångö med sidoväg från Nedre Yxnö till Önnudden. (Enskild väg finnes redan cirka 6 km till Helgö, N. Yxnö, därefter enskild väg, cirka 4 km.) Anläggning respektive utbyggnad av enskild väg för Tränö m. fl. öar från Arentorp vid allmänna vägen S:t Anna—Söderköping till Sjöstugan i Skälviks socken. Förbättring och utbyggnad av vägen från Degerhov till sjön, eventuellt med bro mellan Notudden och Ekenön (cirka 240 m). För invånare på Aspöja och närliggande öar en väg från Isnäs på Vikbolandet till sjön.

Som önskemål i postalt hänseende har framhållits följande:

Framdragande av postbilens mellan Andö och Sjögerum turer varje dag till Finnkroken, varifrån postgången bör bliva daglig och ej som nu ombesörjas endast tre gånger i veckan. Anordnande av daglig postgång till Uvmarö samt förbättrade postförbindelser till Svensmarö, Skaftö, Kalsö, Olsö och Missjö, innefattande ersättning för hämtning av posten till de 3 sistnämnda öarna. Framdragande av postbilen från Yxnö till Önnudden för tillfredsställande av behovet på Djursö, Ymtholm m. fl. Ökning av antalet postturer till Aspöja och Härvelsö från 3 till 4 i veckan.

Såsom önskemål med avseende å telefonförbindelserna har framkommit följande:

Anordnande av telefonväxel på S. Finnö. Framdragande av telefonkabel mellan Tyrislöt och Missjö samt bidrag till ett friabonnemang för en apparat därstädes. Bidrag till underhåll av telefonledning till Kalsö, Vänsö, Gäddvik, Tyrislöt, Djursö, Ramsö, Tränö, Rimmö, Vrångö, Risö och Äspholm samt införande av fria tefefonsamtal inom S:t Anna socken för invånare på Aspöja och Lamskär.

Slutligen har ifrågasatts N. Finnös förseende med elektrisk kraft ävensom

bidrag till anordnande av sjuktransporter medelst flygplan till de öar i skärgården, som äro isolerade under vintern.

Norra (Arkösunds-)komplexet.

Komplexet omfattar följande öar öster och norr om Arkösund:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Arkö	97	77	c:a 100
Hästö	52	73	35
Gränsö	57	33	16
Lindöja	13	6	5
Porsholm	8	8	3
Lilla Rimmö Hästö	21	12	c:a 30

Befolkningen livnär sig av fiske och jordbruk. På Arkö bor personal, tillhörig lotsverket. Lilla Rimmö har förbindelse med fastlandet via Stäk i Rönö socken, Porsholm via Broxvik (och Kättinge järnvägsstation), övriga öar via Arkösund. I mindre omfattning anlitas landsväg till Jonsberg (Sandbryggan), vidare båtar till de olika öarna. Även norra delen av S:t Anna skärgård (Aspöja m. fl.) har sina förbindelser över Arkösund.

Huvudort för komplexet är Arkösund, varifrån järnväg finnes till Norrköping.

*Trafik*förbindelserna äro svagt tillgodosedda. Vid öppet vatten begagnar befolkningen egna båtar. Vintertiden äro förhållandena svårare, värst för invånarna på ön Lindöja. Skolbarnens resor till och från Arkösunds och Dröstorps skolor (innanför Arkösund) försvåras av bristen på vägar.

Poststationer finnas i Arkösund och Rönö.

Telefon finnes på de flesta öarna. Telefonstationer på Aspöja och i Arkösund.

Brygga finnes vid Stäk i Rönö socken, vid Arkösund samt Sandbryggan i Jonsbergs socken. Från samtliga uppnås direkt landsvägsförbindelse. Yrkesmässigt ordnade förbindelser saknas inom detta komplex.

Såsom *brister* anges följande:

Telefon saknas på Gränsö, Lindöja och Porsholm. Särskilt för Lindöja med dess betydande strömmingsfiske har saknaden härav varit kännbar. Ordnad postgång till öarna saknas. Till Arkö lotsstation samt sjötullstationen vid Hästö finnes behov av daglig postförbindelse.

Vidare saknas allmän båtbrygga vid Arkösund med direkt landsvägsförbindelse (kaj och brygga ha ej direkt förbindelse med landsvägen, som slutar vid järnvägsstationen). Förslag till dylik sammanbindning finnes men har ej kunnat realiseras av kostnadsskäl.

Såsom *önskemål* för komplexet ha angivits:

anläggning av allmän brygga vid Arkösund med direkt landsvägsförbindelse därifrån, anordnande av ordnad postlinje från Arkösund till Hästö,

Arkö, Gränsö, eventuellt till Lindöja, anordnande av telefonförbindelse till Gränsö och Lindöja, utläggning av kabel för elektriskt ljus och kraft från Arkösund till Hästö, Arkö, Gränsö (sjökabel 250 m Lissel Lindö vid Arkösund till Hästö, sedan luftkablar), utbekommande av inackorderingsbidrag till skolbarn under tid, då svåra isförhållanden råda, samt utbekommande av bidrag till upptagande av dricksvattenkällor, där sådana behövas.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i samband med överlämnandet av utredningsmaterialet framhållit, att statsbidrag till vägen Dal—Finnkroken liksom Snäckevarp—Fyrudden, eventuellt annan ej ännu bestämd slutpunkt, torde bliva tillgängliga i vanlig ordning.

För egen del har länsstyrelsen i övrigt inskränkt sig till att uttala, hurusom den förebragta utredningen torde hava ådagalagt, att stort behov föreligger av förbättrade kommunikationer för skärgårdsbefolkningen, av bättre post-, telefon- och telegrafförbindelser samt icke minst av de mera betydande öarnas elektrifiering i största möjliga utsträckning samt att behovet av bättre dricksvatten i skärgården även torde vara värt beaktande.

I allt uppvisa Östergötlands läns skärgårdar ett invånareantal år 1918 om 1 913 personer och år 1938 om 1 573 personer samt ett antal sommargäster, uppgående år 1938 till omkring 1 900 personer.

Motiveringar och förslag.

Södra (Valdemarsviks-)komplexet.

Redan under Kalmar län har behandlats kommunikationsbehovet för de sydligast i komplexet belägna öarna *Bokö*, *St. Ålö*, *Björkskär* m. fl. mindre öar såsom *Halsö* och *Olsö*. Detta behov bleve under förfallsperioder, då sjövägen till Valdemarsvik vore stängd av is och även angöring av *Breviksnäs* i Gryt vore försvårad, tillgodosett med den av sakkunniga för Källskär m. fl. öar i Kalmar län föreslagna vägförbindelsen från *Stjärneberg* i Tryserum till båtbrygga vid *Ekudden* å *Kvädö*. Vid sådant förhållande vilja sakkunniga för sin del ej biträda ett framfört önskemål om anläggande av *väg* från *Snäckevarp* till *Ekön* i *Gryt*.

Sakkunniga vilja däremot vitsorda behovet av en väg för biltrafik av ordinär klass på sträckan *Snäckevarp—Fyrudden* i *Gryt* samt föreslå för dess anläggande nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer*.

Denna väg är av stor betydelse — och det ej endast för framkomligheten vintertid — för följande öar:

Kättilö, *Fångö*, *Kråkmarö*, *Bondekrok*, *Gräsmarö* och *Harstena* m. fl.

För dessa öar, som nu i huvudsak äro hänvisade till de fortskaffningsmöjligheter befolkningens egna båtar erbjuda, föreslå sakkunniga inrättandet av *en till vägväsendet knuten pass- och postbåtslinje*, avseende att kunna föra även handelsvaror och fisk, med daglig rute *Harstena—Gräsmarö—Håskö—Bondekrok—Kråkmarö—Fångö—Kättilö—Fyrudden* och åter samma väg till *Harstena*.

Sakkunniga anse sig med stöd av företagen utredning kunna antaga, att denna linje, även med bibehållande av de i skärgårdspartiet ifråga gängse skäligen låga frakt- och personbefordringspriser samt gängse ersättning för posttransporter, skall vara självbärig för vägdistriktet vad själva driften beträffar. Sakkunniga anse sig därför behöva föreslå nödig anslagstilldelning endast för anskaffande av det vid utredningen antagna fartyget, som, byggt av järn, skulle hava en längd av cirka 14 m, bredd av cirka 4·2 m och ett djupgående av cirka 2·1 m samt med en motorstyrka av cirka 75 effektiva hästkrafter göra en fart av 8—10 knop. Fartyget skulle rymma cirka 50 passagerare samt lasta upp till ett par tiotal ton handelsvaror och fisk. Det skulle äga förmåga att taga sig fram genom is upp till 6″ tjocklek; vid svårare isläggning kan beräknas att isen är körbar över berörda vatten.

Norr om här ovan behandlade öar möta öarna *Emtö* och *S. Finnö*.

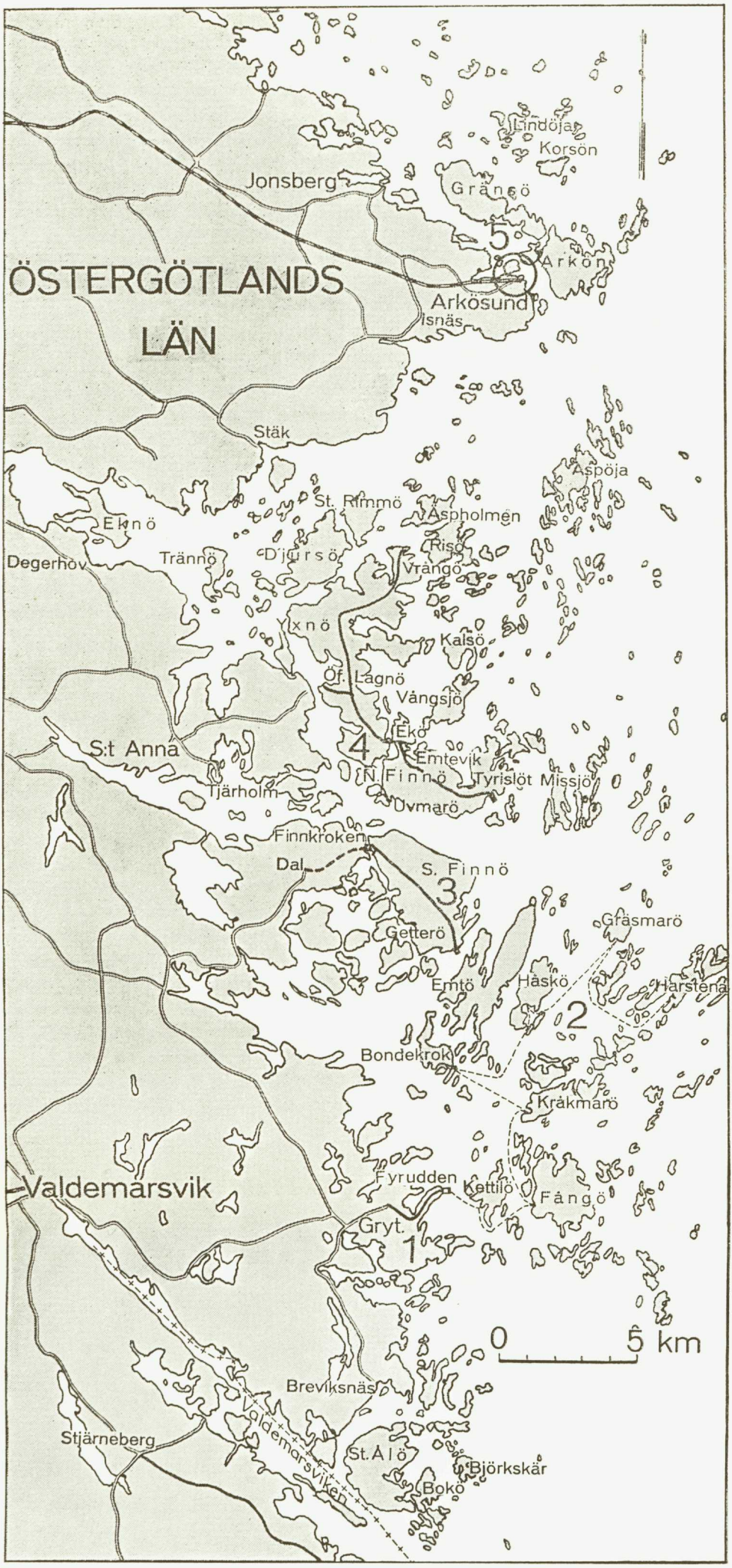
Sakkunniga hava för dessa att räkna med en inom en närmare framtid i vanlig finansieringsordning tillkommande allmän väg *Mörkö—Dal—Finnkroken*, medgivande biltrafik av ordinär storlek.

För att bereda bättre kommunikationer med land åt berörda öar vilja sakkunniga sedan — efter sin prövning av föreliggande önskemål — föreslå nödig anslagstilldelning, avseende anordnande av en vägdistriktet tillagd *väg-* och *färjeförbindelse*, ändande med *båtbrygga* å *sydspetsen* av *S. Finnö* vid *Getterö* och vari ingår en *dragfärja* över *sundet* mellan *fastlandet* och *S. Finnö* samt *vägförbättringar* och *nyanläggningar* för *enkel väg* över *S. Finnö* och *Getterö* till den vägen avslutande nyssnämnda bryggan.

Mellersta (S:t Anna-)komplexet.

N. Finnö och *Yxnö* med *Vrångö*, *Vänsö* och *Kalsö*, *Missjö*, *Risö* och *Äspholmen*.

För dessa öars kommunikation med fastlandet ha sakkunniga haft att räkna med befintlig allmän väg från *S:t Anna* till *Lagnöströmmen* mellan *halvön Torö* och *Yxnö*, där vägfärja, medgivande överföring av bilar finnes. På N. Finnö och Yxnö finnes vidare en över öarna löpande enskild väg, å N. Finnö omhänderhavd av en vägförening. Denna väg behöver emellertid för att bättre tjäna det allmänna kommunikationsbehovet väsentligen förbättras samt på vissa håll utsträckas. Sakkunniga vilja föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av vägförbättring, delvis nyanläggning av kortare vägstycken, till åstadkommande av en för mera fordringslös biltrafik användbar enkel väg, ledande norrut från *båtbrygga* vid *Tyrislöt* å N. Finnö sydspets. Denna brygga skulle som integrerande del av vägen anläggas som ersättning för en på platsen befintlig och använd, i privat ägo varande brygga. Väganläggningen skulle avslutas vid den befintliga båtbryggan nära »Mattssons brygga» vid *Vrångö norra ände*, vilken ligger i lämpligt läge därstädes för betjänande även av *Risö* och *Äspholmen*. I väganläggningen skulle vidare ingå en för betjänande av *Vänsö* och *Kalsö* erforderlig *sidoväg med båtbrygga* vid *Ekö*. *Missjö* har att stödja sig på bryggan vid *Tyrislöt*.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Sedan dessa väg- och brygganläggningar å N. Finnö, Yxnö och Vrångö med hjälp av tilldelat statsanslag utförts — vilket i detta fall lämpligen kan antagas bliva av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uppdraget åt den befintliga vägföreningen — vilja sakkunniga förutsätta, att anläggningarna skola intagas till allmänt underhåll.

Ett önskemål om statshjälp till förbättring jämväl av väg till *Uvmarö* ha sakkunniga ej ansett sig kunna biträda såsom representerande egentligen endast ett behov av enskild utfartsväg. Detta gäller ock beträffande önskemålet om väg till *Beningevassa*, som ligger å fastlandet och som ej kan vara av någon större betydelse för *Svensmarö* och *Skaftö*, vilka öar redan äga goda förbindelsemöjligheter över *Tjärholm* i S:t Anna med därifrån ledande regelbunden biltrafik eller över *Hulvik* på sydsidan av *Lindesfjärden* med för behovet fullt användbar brygga och därifrån emot Valdemarsvik förande väg.

Djursö, St. Rimmö, Tränö.

Dessa öar hava i huvudsak sin orientering mot *Stäk* vid nordsidan av *Länshuvudfjärden* eller mot *Arkösund*, men kunna givetvis de två förstnämnda öarna vid behov även repliera på bryggan vid *Vrångö* samt den därifrån förande föreslagna vägen över *Yxlö* och *Lagnöströmmen*.

Aspöja m. fl. kringliggande mindre befolkade öar äro orienterade mot *Arkösund* och betinga ingen de sakkunnigas åtgärd i detta sammanhang.

Norra (Arkösunds-)komplexet.

Lilla Rimmö med *Hästön* har sin utfartsväg nära intill vid *Stäk* och betingar ej heller någon åtgärd av sakkunniga.

Arkö, Hästö, Gränsö, Lindöja.

Dessa i nära grannskap till *Arkösund* liggande öar hava att lita till utfartsväg över järnvägshamnen vid *Arkösund* och *Sandbryggan* i *Jonsberg*.

Önskemål ha framförts endast om anläggande från allmänna landsvägen, som nu slutar vid järnvägsstationen Arkösund, av allmän väg till brygga vid havet. Denna anläggning skulle emellertid betinga förhållandevis höga kostnader. Sakkunniga ha samtidigt inhämtat, att järnvägsbolaget, som äger den nu befintliga kajbryggan vid Arkösund och den dit förande vägen, medgivit skärgårdsbefolkningen rätt att, med vissa oväsentliga inskränkningar, begagna denna bolagets väg och kajanläggning med där särskilt iordningställd båtbrygga. Önskemålet ifråga har alltså ej ansetts böra föranleda till annat från sakkunnigas sida än det uttalandet i frågan, huruvida allmän väg skall anläggas i Arkösund till brygga vid havet, att man i stället för att göra en nationalekonomiskt ofördelaktig parallellanläggning bör söka träffa avtal med järnvägsbolaget om rätt att få utbilda tillfartsvägen på dess område samt att för den berörda öbefolkningens del få disponera den järnvägen tillhöriga båtbryggan utan ersättning och restriktiva förbehåll.

Liksom för Kalmar län gäller att Östergötlands läns skärgårdsöar icke betjänas av några regelbundna kustångarelinjer och att, särskilt om ovan

av sakkunniga föreslagna vägförbindelser komma till stånd, några sådana ej heller skäligen kunna påfordras.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av post- och telefonförhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål, som nedan refereras, kunna bliva så att säga automatiskt tillgodosedda, om sakkunnigas förslag till kommunikationsförbättringar bliva genomförda och öppna möjligheter därför.

Ifråga om postförbindelserna hava följande önskemål framförts:

Mellan *Bokö* och Breviksnäs önskas daglig postgång.

Generalpoststyrelsen har meddelat, att lantbrevbäring för närvarande utgöres med tre turer i veckan mot en årskostnad av 874 kronor. Om turerna bleve dagliga, skulle lantbrevbäraren per tur endast få 39 försändelser att utdela. Kostnadsökningen skulle uppgå till 1 170 kronor för år. Generalpoststyrelsen ansåge sig icke för närvarande böra vidtaga någon turökning å linjen.

Bättre postförbindelser till *Svensmarö*, *Skaftö*, *Kalsö*, *Olsö*, *Missjö* och *Uvmarö*.

Enligt generalpoststyrelsen skulle anordnandet av lösväskbefordran till *Svensmarö* och *Skaftö* fyra gånger i veckan betinga en kostnad av 260 kronor för år.

Till *Missjö* äger för närvarande lösväskbefordran rum med tre turer i veckan. Ökning av turerna till fyra i veckan skulle medföra en kostnadsökning av 104 kronor för år.

Lantbrevbäring till *Uvmarö* och lösväskbefordran till *Kalsö* skulle medföra en kostnad av 900 kronor för år.

På grund av den relativt ringa folkmängden och antal försändelser ansåge sig Generalpoststyrelsen för närvarande icke böra vidtaga några åtgärder i frågan.

Postbilen Andö—Sjögerum bör framföras till *Finnö*leden, varifrån daglig postgång borde anordnas.

Med detta önskemål torde enligt Generalpoststyrelsen avses åkande lantbrevbäringen Börrum—Andö, som för närvarande äger rum med en tur varje söckendag.

Å linjen Andö—*Södra Finnö* vore lantbrevbäring från och med den 1 juni 1939 anordnad med en tur varje söckendag under tiden juni—augusti och med fyra turer i veckan övriga tider av året.

Daglig postgång från Mörkö (Andö) till *Finnkroken*.

Härtill har Generalpoststyrelsen svarat, att trakten vore i det närmaste obebodd och att farbara vägar saknades.

Postbilen bör framföras till *Önnudden* (för Djursö, Ytmtholm och Yxnö).

Farbar väg saknades enligt Generalpoststyrelsen för närvarande till Önnudden.

Ökning av antalet postturer till *Aspöja* och *Härvelsö*.

För närvarande uppehållas 3 postturer i veckan. Vid 4 veckoturer skulle kostnadsökningen uppgå till 182 kronor för år.

Generalpoststyrelsen ansåge turökning för närvarande icke vara nödvändig.

Daglig *post*förbindelse till *Arkö lotsstation* samt sjötullstationen vid *Hästö*.

I anledning av detta önskemål har Generalpoststyrelsen meddelat, att vid Arkö lotsplats ingår postavhämtning i Arkösund i viss tjänstetur vid stationen och driftmedel härför betalas av lotsverket. Den övriga öbefolkningen har, enligt uppgift, intet intresse av saken. Avståndet till Arkösund, där öborna göra dagliga besök i andra ärenden, är kort.

Enahanda är förhållandet med *Hästö*, vars invånare tillhöra tullpersonalen, som mest är bosatt i Arkösund.

Anordnande av ordnad postgång till öarna *Gränsö*, *Lindöja*, *Gränsö—Björkö* och *Porsholm*.

Enligt Generalpoststyrelsen har av dessa öar *Porsholm* redan sin postgång ordnad, i det att posten medföljer i lösväska till det närbelägna Broxvik. De övriga öarna hava det sämre ställt med sin postgång. Att kunna få till stånd en regelbunden postutväxling till dessa öar året om torde vara omöjligt. Det är ifrågasatt, att skolskjutsar skola anordnas mellan Arkösund och samtliga förenämnda öar utom Lindöja. Med dessa skolskjutsar skulle kunna kombineras postgång. Huruvida och från vilken tidpunkt dessa skolskjutsar komma att anordnas vore emellertid ovisst.

Som av ovanstående referat framgår skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa bättre postförbindelser för följande platser: *Bokö*, *Svensmarö*, *Skaftö*, *Missjö*, *Uvmarö*, *Kalsö*, *Andö—Södra Finnö*, *Finnkroken*, *Önnudden*, (Djursö, Ymtholm, Yxnö), *Aspöja*, *Härvelsö*, *Arkö*, *Hästö*, *Gränsö*, *Lindöja* och *Gränsö—Björkö*.

Sakkunniga vilja även härvidlag inskränka sig till ett framhållande av angelägenheten av att här angivna förbättringar företagas genom postverkets försorg, även om detta skulle, i likhet med vad fallet torde vara på många håll å fastlandet, ibland vara mindre väl förenligt med postverkets affärsekonomiska handlande.

Beträffande *telefon*förbindelser hava önskemål framförts om förbättrad sådan till *Korsholm*, *Missjö*, *Olsö*, *Ljusholm*, *Kullholm*, *Ymtholm*, *Härvelsö*, *Porsholm* och *Lindöja*. I fråga härom har telegrafstyrelsen meddelat, att »bidrag till underhåll av privata telefonledningar till vissa närmare angivna platser inom S:t Anna socken icke kan påräknas från telegrafverket. Däremot kan telegrafverket helt övertaga underhållet av ledningarna under förutsättning att abonnenterna överlämna anläggningarna och i stället förhyra desamma av telegrafverket. Härvid behöver inträdesavgift för ledning å stolplinje icke erläggas, men då vattenkablarna i de ifrågasatta förbindelserna äro mindre tillfredsställande, och samtliga torde behöva ersättas med nya, måste inträdesavgifter utgå för dessa».

De inträdesavgifter, som skulle komma ifråga vid överlämnandet av privata kablar till sålunda ifrågasatta platser, utgöra omkring 900 kronor.

Fria samtal för invånarna på Aspöja och Lammskär med abonnenter inom S:t Annas socken kunna enligt telegrafstyrelsen icke påräknas.

Enligt de sakkunniga senare tillhandakommen uppgift är telefon till Lindöja under utförande.

Vidare skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelse för följande öar, nämligen: *Korsholm*, *Missjö*, *Olsö*, *Ljusholm*, *Kullholm*, *Ymtholm*, *Härvelsö* och *Porsholm*.

Sakkunniga hava inhämtat, att anordnandet av de för dessa nya telefonförbindelser nödiga telefonledningarna m. m. skulle betinga en sammanlagd kostnad för nödiga inträdesavgifter av högst 1 200 kr. Sakkunniga vilja för möjliggörande av de önskade telefonförbättringarnas tillkomst föreslå nödig anslagstilldelning för bestridande hos telegrafverket av denna kostnad.

Sammanfattning av förslagen med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Södra (Valdemarsviks-)komplexet:			
1. *Vägförbindelse Fyrudden—Snäckevarp* i *Gryt:*			
2·6 km väg av 5 m bredd med båtbrygga vid Fyrudden	98 000	98 000	
2. *Pass-* och *postbåtslinje Harstena—Gräsmarö—Håskö—Bondekrok—Kråkmarö—Fångö—Kättilö—Fyrudden:*			
passbåt, medelstor, av längd cirka 14 m, bredd 4·5 m, djupgående 2·1 m och motorstyrka 75 hkr	40 000	40 000	[2] —
3. *Väg-* och *färjeförbindelse Getterö—S. Finnö—Finnkroken:*			
båtbrygga vid Getteröns sydspets	1 000		
4·6 km väg över Getterön och S. Finnö av 3 m bredd	124 000		
dragfärja (ev. begagnad) med färjelägen	12 000	137 000	5 000
Mellersta (S:t Anna-)komplexet:			
4. *Vägförbindelse Tyrislöt* å *N. Finnö—Yxnö—Vrångö:*			
8 km väg Tyrislöt—Lagnöströmmen av 4 m bredd med båtbrygga vid Tyrislöt	220 500		
0·15 km sidoväg vid Ekö av 3 m bredd med båtbrygga vid Ekö	3 000		
8 km väg Ö. Lagnö—befintlig båtbrygga vid Vrångö norra ände av 3 m bredd	160 000	383 500	
Norra (Arkösunds-)komplexet:			
5. *Väg* och *kaj* i *Arkösund*	—	—	
Post och telefon:			
telefonanläggningar	2 100	2 100	
Summa för länet		660 600	

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade befolkningen år 1938 å länets skärgårdsöar (1 573 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare, belöpande sig till 41 996 kronor.

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Vid utredningen beräknad driftsekonomiskt självbärig.

Södermanlands läns skärgårdar.

Södermanlands läns skärgårdar, som i ytvidd och befolkningshänseende äro skäligen obetydliga, omfatta tre komplex, söderifrån räknat:

Oxelösunds-, Sävsunds- och Trosakomplexen.

Befolkningen inom länets olika skärgårdskomplex livnär sig av fiske och jordbruk.

Inventeringen.

Oxelösundskomplexet.

Detta komplex omfattar de bebodda smärre öarna:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongbefolkning 1918	Säsongbefolkning 1938
Bjurholmen, Ålön, Hasselö, Gersbeten, Äspskär	41	44		c:a 50
Hertigö, Enbetsö, Bergö, Marsö m. fl.	28	25	54	84

Närmaste *trafik*förbindelse med fastlandet ges från de förstnämnda öarna medelst vägen Ånga—Sjösa järnvägsstation, från de sistnämnda medelst bryggor i Gamla Oxelösund eller hamnen i Oxelösund.

Poststationer för skärgården finnas i Trosa, Björksund, Oxelösund (samtliga å fastlandet). Telefonstationer finnas i Trosa, Lagnöviken, Folkvik, Sörmlands Haga, Helgöviken, Hornsby, Oxelösund (alla på fastlandet) samt å Ringsö.

Genom företagare ordnade trafikförbindelser saknas.

Såsom *brist* har angivits, att färdelederna ej alltid äro tillgängliga vintertid och såsom *önskemål* har uttalats, att då de ovan nämnda bryggorna vintertid ofta äro blockerade av is, det säkerligen skulle vara till stort gagn för skärgårdsbefolkningen och dess huvudsakliga näringsfång, fisket, om isbrytarhjälp kunde erhållas för säkerställande av tillfarterna.

Sävsundskomplexet.

Inom detta komplex äro belägna:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongbefolkning 1918	Säsongbefolkning 1938
Rågön, Långön m. fl.	18	12	5	20
Sävö, Långön, Ringsön, Harzön, Kramö m. fl.	170	113	110	150

Centralpunkt i komplexet är Sävsundet med lotsstation och handelsbod.

*Trafik*förbindelse med fastlandet ges för de sydligare öarna vid Strömstugan (mellan Kråk- och Sibofjärdarna) och för de nordligare antingen via Källviks brygga eller Nynäs respektive Studsvik, varifrån god enskild väg leder till allmänna vägen vid Hånö.

Allmän brygga finnes vid Källvik, enskild vid Nynäs. Planer finnas att intaga enskilda vägen Studsvik—Hånö till allmänt underhåll. Vid Sävsundet finnas goda post- och telefonförbindelser.

Befolkningen har i allmänhet egna motorbåtar, och trafikbehovet anses tämligen väl tillgodosett.

Några mera påtagliga *brister* eller särskilda *önskemål* inom detta komplex ha vid inventeringen ej framkommit.

Trosakomplexet.

Komplexet omfattar öarna:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongbefolkning 1918	Säsongbefolkning 1938
Strömsholm, Fågelö, Hökö, Lacka	28	19	25	20
Gälön, Borsön, Fågelö, Öbolandet, Hänö, Kråmö, Bokö, Askö	65	55	15	25

För de sydliga öarna finnes god förbindelse med fastlandet över Källviks brygga till Västerljung. De nordliga av den förstnämnda gruppen ha sin förbindelse med Trosa hamn, de sydliga med Stora Uttervik på fastlandet, dit allmän väg leder och där mindre brygga är under uppförande.

Några särskilda *brister* eller *önskemål* hava ej vid inventeringen framkommit.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har vid överlämnandet av inventeringsmaterialet ansett, att länets skärgårdar hava så fåtalig befolkning, att desamma möjligen med undantag av Sävsundskomplexet, icke syntes böra göras till föremål för sakkunnigas uppmärksamhet.

För egen del har länsstyrelsen därjämte framhållit, att »då de i utredningen omförmälda bryggorna vintertid ofta äro blockerade av is, det säkerligen skulle vara till stort gagn för skärgårdsbefolkningen och dess huvudsakliga näringsfång, fisket, därest isbrytarhjälp kunde erhållas för att uppehålla tillfarten till nämnda bryggor».

Sedermera har vid förfrågan hos vederbörande upplysts, att vad som antytts ifråga om Sävsundsområdet skulle avse återupprättande av tidigare befintliga lokala ångbåtslinjer mellan Trosa och Nyköping, berörande öarna i skärgården.

I allt uppvisar Södermanlands läns skärgård ett invånareantal 1918 om 350 personer och 1938 om 268 personer samt 1938 ett antal sommargäster, uppgående till omkring 250 personer.

Motiveringar och förslag.

Vid inventeringsförrättningen för Södermanlands läns skärgård ha inga brister och önskemål framkommit beträffande väg- och brygganläggningar och dylikt, som behövt påkalla någon de sakkunnigas åtgärd.

Det önskemål, som framförts om beredande av isbrytarehjälp för uppehållande av tillfarten vintertid till ett antal av öbefolkningen använda bryggor vid kusten, anse sakkunniga vara en angelägenhet av sådan obetydligare ekonomisk innebörd, att den bör kunna ordnas genom förfoganden av länets myndigheter och samfälligheter.

Till väckt fråga om återupprättande av tidigare befintliga ångbåtslinjer mellan Trosa och Nyköping, berörande öarna i skärgården, skola sakkunniga återkomma i bebådade särskilda avsnitt av sitt betänkande.

Stockholms läns skärgårdar.

Stockholms läns skärgårdar intaga i avseende å ytvidden och antalet öar första platsen i landet. Med den nästan genomgående spridda bebyggelsen (i nästan hela skärgården bedriva invånarna jordbruk som huvudnäring vid sidan av fisket) understiger deras folkmängd dock betydligt Göteborgs och Bohus läns skärgårdar.

Av kommunikationsgeografiska grunder kunna länets skärgårdar indelas i fyra huvudpartier på följande sätt:

Parti I, sträckande sig från sydpunkten av länets skärgårdar — Landsort utanför Södertörn — till och med begränsning i norr av Ingarö, Nämdö- och Jungfrufjärdarna;

Parti II, sträckande sig mellan Jungfru- och Nämdöfjärdarna i söder och med begränsning i norr av Saxarfjärden—Grindafjärden samt fjärden Gälnan;

Parti III, sträckande sig norr och öster om Saxarfjärden till en linje söder om Tjockö och Fejan utanför Rådmansölandet; samt

Parti IV, sträckande sig från och med Tjockö i söder till norra länsgränsen.

Inventeringen

avseende Parti I.

Detta huvudparti kan uppdelas i två komplex, Nynäshamnskomplexet samt Dalarökomplexet.

Nynäshamnskomplexet.

Komplexet omfattar dels den söder om Nynäshamn belägna ön Torö, som står i fast vägförbindelse med fastlandet (cirka 500 invånare), dels ock halvön Järflotta (cirka 50 invånare), Södertörns sydligaste utlöpare öster om Torö.

Inom komplexet ligga följande viktigare bebodda öar:

	Invånareantal		Sommargäster
	1918	1938	1938
Inom Torö socken:			
Landsort	109	58	
Inom Nynäshamns köping:			
Bedarön	70	116	100
Inom Ösmo socken:			
Yxlö	72	52	25
Herrö	50	26	150
Himmelsö	14	10	15
Inom Utö socken:			
Nåtarö	5	6	15—20
Mellsten	(Endast tillfälliga besök av fiskare.)		

Befolkningen inom komplexet är spridd och lever i allmänhet av jordbruk och fiske. Landsort inom Torö socken bebos av personal, tillhörig lotsverket. Bedaröns befolkning, som under senare år visat stigande tendens, har till övervägande del sin sysselsättning inom Nynäshamns köping. Mellsten, som saknar fast bebyggelse, äger en genom statens mellankomst byggd fiskehamn.

Befolkningscentra på öarna saknas. Huvudorten i komplexet är Nynäshamn, dit järnväg och billinjer leda.

Trafiken från Torö riktar sig mot Älgvikens station på Stockholm—Nynäs järnväg och från komplexets övriga öar mot Nynäshamn. I övrigt anlitas huvudsakligen sjövägen, vid öppet vatten medelst egna båtar, vintertid även isvägen. På öarna finnas (utom på Torö) endast enklare körvägar (ägovägar).

Yrkesmässigt ordnade trafikförbindelser saknas. På Bedarö äga emellertid fiskarena i viss utsträckning tillstånd till hyrbåtsrörelse. Bryggor finnas i allmänhet på komplexets öar, alla dock av enskild natur.

Postanstalter finnas i Nynäshamn, på Landsort och på Torö. Till de båda senare platserna befordras posten dagligen från Nynäshamn. Från Nynäshamn är daglig brevbäring anordnad även till Bedarö. Från Ösmo befordras post regelbundet (4 gånger i veckan) till Yxlö och Herrö.

På Landsort, Torö, Nåtarö och Mellsten samt i Nynäshamn och Svärdsösund finnas telefonstationer.

Såsom *brister* hava framhållits avsaknaden av vägförbindelser till fastlandet samt av tillfredsställande postgång till de nära Nynäshamn belägna halvöarna Järflotta och Tattmar samt den svagt befolkade Råholmen och som *önskemål* anordnande av en bättre körväg i öns längdriktning på Bedarö jämte förbättrade förbindelser, i synnerhet för skolbarnens räkning, mellan Bedarö och Nynäshamn. Beträffande sistnämnda förbindelse har uppgivits, att den dagliga ångbåtsförbindelsen Visby—Nynäshamn, som för närvarande framgår i sundet mellan Bedarö och Nynäshamn söderifrån, omöjliggör begagnande av isen i sundet som trafikled under vintern. Om båtarna däremot ginge norr och öster in till köpingen, komme nämnda kännbara olägenhet att undanröjas. För halvöarna Järflotta och Tattmar samt ön Råholmen önskas vidare bättre postgång, så ock för Yxlö, Himmelsö och Herrö, där även vägförbindelse önskas för de tre öarnas anslutning till fastlandets vägnät vid Kalvöström i Ösmo socken. Slutligen har krav framkommit på anordnandet av en regelbunden lastprålinje för fisk m. m. mellan Nynäshamn och Mellsten.

Länsstyrelsen uttalar vad här behandlade skärgårdsområde angår

»att den finner sig till en början kunna utesluta Nåtarö och Järflottahalvön från listan på de öar, som i detta sammanhang böra bliva föremål för närmare undersökning. Nåtarö synes av naturliga skäl snarare böra komma i åtanke i samband med Utö och därtill hörande, inom den centrala skärgårdsdelen liggande öar. Beträffande Järflottahalvön vill det förefalla, att den med hänsyn till bebyggelse och befolkningssiffror erbjuder föga gynnsamma betingelser för en

ordnad trafik. Mera tveksamt ställer det sig i fråga om Yxlökomplexet samt Bedarön. Yxlökomplexet är beläget så nära fastlandet, att svårigheterna där icke gjort sig så starkt gällande som i mera friliggande skärgårdsdelar, och dess befolkning synes tämligen väl hava kunnat på egen hand tillgodose sitt behov av kommunikation med fastlandet. Ungefär detsamma gäller om den till Nynäshamns köping hörande ön Bedarö, som emellertid med hänsyn till barnens skolgång uppvisar ett särskilt behov att få sina kommunikationer med köpingens fastlandsdel ordnade. Svårigheterna för Yxlökomplexet torde huvudsakligen hänföra sig till de tider på året, då isen ligger men »varken bär eller brister». Med avseende å dessa tider torde det för Yxlödistriktet föreligga ett visst behov, som bör tillgodoses. För Bedaröbefolkningen kompliceras svårigheterna för närvarande genom isränna i sundet innanför ön. Utfärdas bestämmelse, som förhindrar isrännans upptagande, bliva Bedaröborna tämligen likställda med invånarna i Yxlökomplexet.»

Dalarökomplexet.

Komplexet består av skärgårdssocknarna Muskö, Utö och Ornö.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Muskö socken (består uteslutande av öar)....	412	392	c:a 400
Omkring huvudön med dess c:a 350 inv. ligga spridda de smärre, bebodda öarna:			
Långgarn	(15)	(6)	
Vitsgarn.....	(20)	(12)	
Björnholmen	(22)	(15)	
Älvsnabben	(6)	(7)	
Utö socken (består uteslutande av öar)	268	192	c:a 200, vartill komma dagsgäster uppgående till c:a 150 dagligen.
Till Utö socken hör utom de under Nynäshamnskomplexet omförmälda öarna Nåtarö och Mellsten även			
Rånö	(6)	(5)	
Ornö socken (består uteslutande av öar)	414	413	c:a 200
Utom huvudön med dess till omkr. 320 personer uppgående befolkning omfattar Ornö socken en del smärre, bebodda öar, bland vilka de viktigare äro			
Björkö.....	(7)	(8)	
Fågelö.....	(6)	(5)	
Kymmendö	(10)	(10)	
Fjärdlång	(14)	(19)	
Huvudskär	(27)	(14)	
Gåssten	(5)	(5)	
Segelsholmen.....	(11)	(12)	

Befolkningens huvudnäringar äro här som i regel i skärgården jordbruk och fiske. Jordbruket på Muskö är av tämligen betydande omfattning och ilandföras dagligen från ön cirka 1 000 liter mjölk. På Muskö finnes kvarn och såg. Tidigare har gruvdrift förekommit på Utö. På Ornö drives slutligen någon industri (fältspatbrytning). Öarna äro synnerligen uppskattade utflykts- och sommarnöjesorter och rumsuthyrning åt sommargäster förekommer i avsevärd utsträckning, främst på Utö. Turisttrafiken, som på Utö varit av betydligt omfång under årtionden, har först på senare tid börjat bliva av betydelse även för Muskö.

Befolkningscentra äro på Muskö kyrkplatsen, på Utö Gruvan och på Ornö möjligen kyrkplatsen. Eljest bor befolkningen spridd. Komplexets huvudort är Dalarö, dit regelbundna buss- och ångbåtslinjer leda från Stockholm.

Trafiken går från Muskö i allmänhet till Söderby brygga nära Nynäslandsvägen, varifrån landsvägsavståndet till Stockholm utgör cirka 35 km (körtid med bil cirka 1 timme) och sommartiden även till Vitså hamn något norr därom, på ett avstånd från Stockholm av cirka 30 km (körtid cirka $^3/_4$ timme). Från Söderby finnes billinje till Tungelsta station på Nynäsbanan och från Vitså hamn (Årsta havsbad) direkt till Stockholm. Från Muskö fraktas mjölk, jordbruksprodukter och fisk till Söderby, fisk dock även till Nynäshamn eller Vitså för vidare befordran med lastbil till Stockholm. Från Utö går trafiken växelvis i riktning mot Söderby eller Dalarö, från Ornö mot Dalarö och därifrån vidare mot Stockholm. På Muskö, Utö och Ornö finnas till allmänt underhåll intagna, tämligen goda körvägar, åtminstone delvis framkomliga för automobil. På de viktigare smärre öarna finnas emellertid endast enklare ägovägar. Befolkningen har i avsevärd omfattning egna båtar, och i allmänhet finnes tillgång till erforderliga bryggor.

Genom företagare ordnade trafikförbindelser finnas såväl till Muskö och Utö som Ornö.

Muskö står sålunda vid Mickrum året om dagligen i regelbunden passbåtsförbindelse med fastlandet vid Söderby (gångtid 25 à 30 minuter), varvid upprätthållas: under vintern (januari—medio april) 2 turer, under våren (medio april—medio juni) och hösten (september—december) 1 à 2 turer samt under sommaren (medio juni—augusti) 2 till 4 turer, allt i vardera riktningen. Under sistnämnda årstid äro jämväl utöver vad ovan sagts förbindelser ordnade mellan Mickrum och Vitså (gångtid 35—40 minuter) med dagligen 2 till 4 turer, likaledes vardera vägen.

Isförhållandena kunna under hårda vintrar erbjuda avsevärda hinder för passbåtstrafiken, emedan vattnet här tack vare avsaknad av tyngre ångbåtstrafik lätt isbelägges. Sedan isen vunnit sådan styrka, att passbåtstrafiken måste upphöra, kan förbindelsen till fastlandet ske över isen.

Upprätthållandet av den ovannämnda vintertrafiken på Muskö liksom ock på Utö och Ornö ombesörjes av Simsonrederiet ensamt medelst ett motorfartyg. Rederiet erhåller härför subvention av landstinget med 10 000 kronor och ersättning av postverket för befordran av post med 2 000 kronor. Trots

detta torde trafiken knappast vara ekonomiskt bärig för rederiet och risk föreligger, att detta till slut nödgas frånsäga sig uppgiften. Detsamma gäller vår- och höstrafiken på Muskö, som ombesörjes av ett lokalbetonat företag. Härför användes en mindre motorbåt, som emellertid ej är tillräckligt snabbgående eller eljest lämplig för uppgiften.

Småöarna i Muskö församling sakna reguljära förbindelser.

För Utö gäller, att under vintern (januari—medio april) uppehåller Simsonrederiet ensamt passbåtsförbindelse med Utö brygga från och till fastlandet (Söderby eller Dalarö) med 2 turer fram och åter om dagen. Under våren (april—maj) trafikeras Utö av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag ensamt med regelbunden ångbåtsförbindelse via Ornö—Dalarö till Stockholm med 4—5 turer fram och åter i veckan med möjlighet till in- och utresa samma dag en gång i veckan, vilken trafik under sommaren (juni—augusti) utökas till 1 tur dagligen i vardera riktningen (in till Stockholm på morgonen och ut till Utö på aftonen). Restiden sjövägen mellan Utö och Dalarö utgör cirka 1¼ timme och mellan Dalarö och Stockholm cirka 2½ timmar. Billinjen från Dalarö till Stockholm kräver 1—1½ timme, varför sammanlagda restiden på den kombinerade linjen uppgår till 2¼—2¾ timmar. Därjämte uppehålles endast om sommaren passbåtstrafik av Utö Rederi Aktiebolag mellan Utö brygga och Årsta havsbad (Vitså) med 2—3 dagliga turer fram och åter. Restiden med båt är här cirka 1 timme och med anlitande av billinjen Årsta havsbad—Stockholm cirka ¾—1 timme. Under hösten uppehålles trafiken på Utö enbart av Vaxholmsbolaget sålunda, att under september månad samma turer uppehållas som under våren till och från Stockholm via Ornö och Dalarö samt under oktober—december 3 ut- och 3 ingående turer i veckan utan möjlighet likväl att komma från öarna in till Stockholm och tillbaka igen på samma dag.

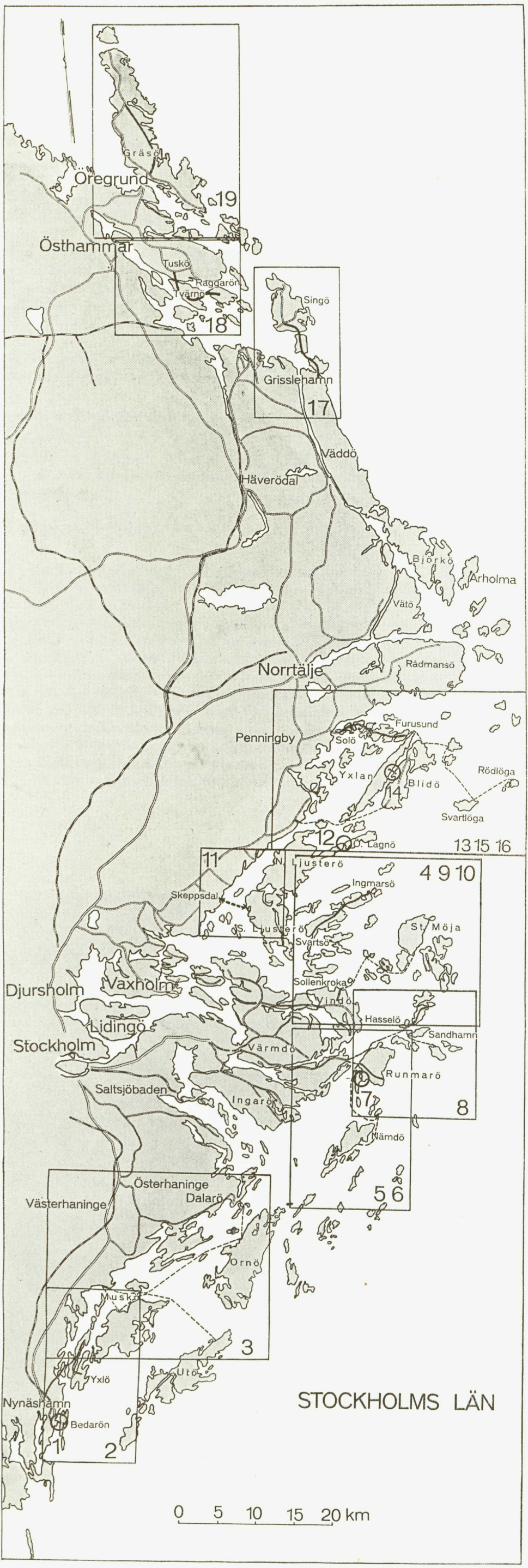
Isförhållandena kunna, om än med skäligen långa tidsmellanrum, bliva besvärliga på Mysingsfjärden, särskilt vid packis.

Ornö har om vintern 1 ingående och 1 utgående tur om dagen till Dalarö med samma, av Simsonrederiet drivna passbåt, som denna årstid ensam trafikerar Muskö, Utö och Ornö. Övriga delar av året har Ornö med Vaxholmsbolagets ångare samma förbindelser till Stockholm via Dalarö som Utö. Härvid angöres öns västra sida (gångtiden på ångbåtsleden Ornö—Stockholm utgör omkring 3¼ timmar). Under sommaren tillkommer därjämte passbåtstrafik i enskild regi (Simsonrederiet) med minst 2 dagliga turer i vardera riktningen mellan Dalarö och Ornö östra sida—Kyrkviken (restid cirka 1 timme). Denna linje är beträffande ekonomiska driftsutfallet garanterad av landstinget men indrages dock vid sommarsäsongens utgång.

Under stränga vintrar kunna förhållandena bliva svårartade även för trafik isvägen, emedan två isrännor pläga brytas i farleden utanför Dalarö.

Småöarna inom Ornö socken sakna regelbunden trafik.

Poststationer finnas på Muskö, Utö och Ornö. Till Muskö leder en kombinerad bil- och båtpostlinje från Tungelsta järnvägsstation på Nynäsbanan dagligen under sommarhalvåret, endast söckendagar under återstående



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

delar av året. Till Utö är under sommaren daglig ångbåtspostföring från Stockholm anordnad. Under övrig tid av året har Utö minst tre postlägenheter i veckan, varvid under vintermånaderna (januari—mars) posten föres med söckendagliga turer och bil från Tungelsta. Ornö har under vintern och sommaren liknande postförbindelser som Utö. Till Huvudskärs fyrplats anordnas lantbrevbäring under vintern med två lägenheter i veckan.

Telefonstationer finnas på Muskö (öppen hela dygnet), Utö, Ornö, Fjärdlång och Huvudskär.

Såsom *brister* hava påtalats, att särskilt vintertiden förbindelserna med fastlandet äro otillfredsställande, i synnerhet för avsättning av lantbrukets och fiskets produkter, och som *önskemål* hava angivits dels anordnande av en förbättrad körväg Mickrum—Bruket (brukbar för bilar) på Muskö i förening å ena sidan med en färjeled mellan Söderby brygga och Mickrum och å andra sidan med en passbåtsled mellan Muskö och Utö. För Utö har även ifrågasatts framdragande av en kombinerad färje- och passbåtsled från Dalarö över Ornö till Utö. Som önskemål beträffande Ornö har för beredande av möjlighet att framföra automobiler från fastlandet angivits anordnande av en färjeled från öns västsida (Hässelmara brygga) till Dalarö.

I allt uppvisar detta avsnitt av Stockholms läns skärgårdar ett invånareantal år 1918 om 1 409 personer och år 1938 om 1 259 personer samt år 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 1 100 personer, däri ej inräknade dagsgäster till ett betydande antal.

Motiveringar och förslag.

Landsort.

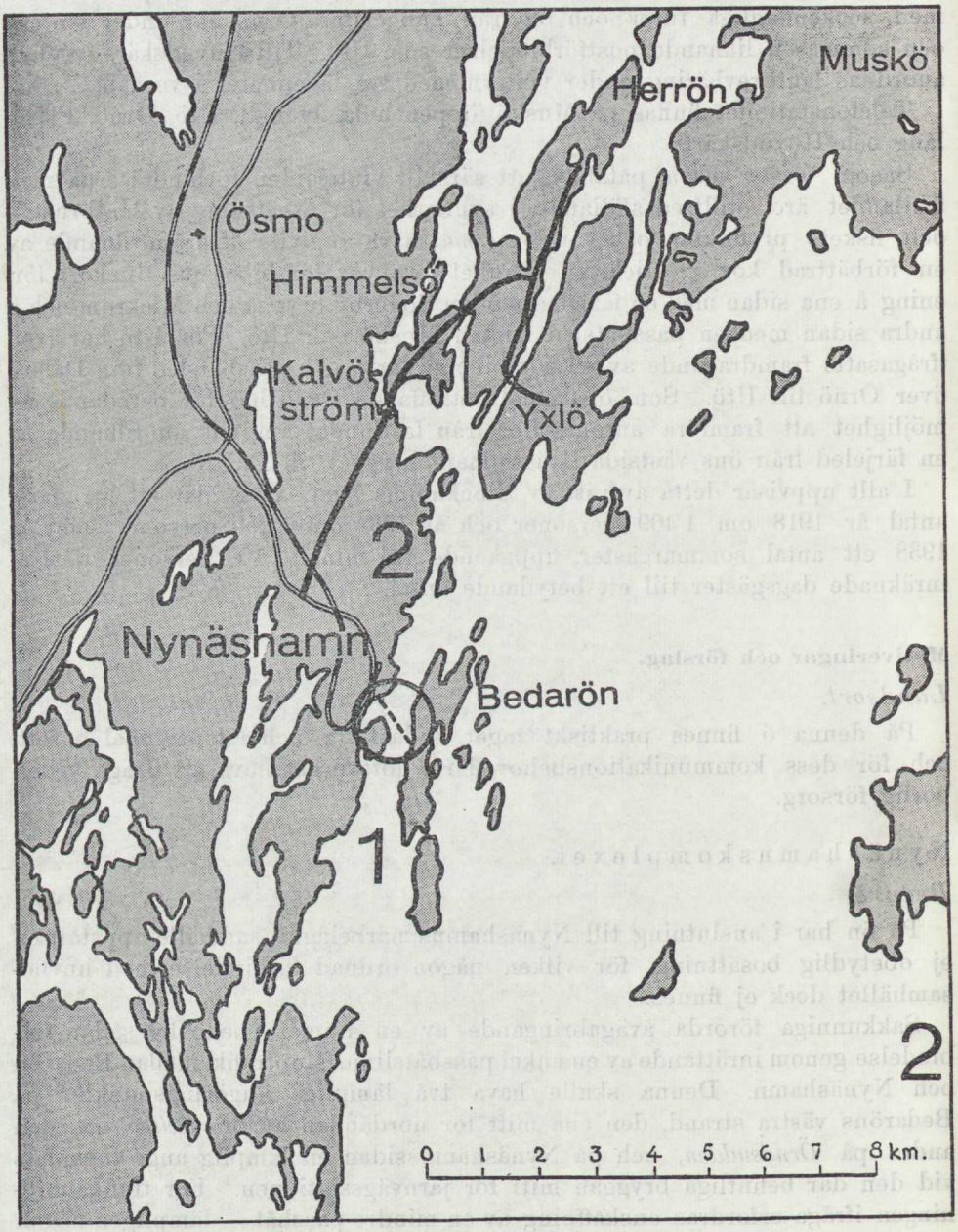
På denna ö finnes praktiskt taget endast fyr- och lotspersonal bosatt, och för dess kommunikationsbehov lärer lotsverket hava att draga vederbörlig försorg.

Nynäshamnskomplexet.

Bedarö.

På ön har i anslutning till Nynäshamns närbelägna samhälle uppstått en ej obetydlig bosättning, för vilken någon ordnad förbindelse med huvudsamhället dock ej finnes.

Sakkunniga förorda åvägabringande av en numera behövlig sådan förbindelse genom inrättande av en enkel passbåtslinje (sluptrafik) mellan Bedarön och Nynäshamn. Denna skulle hava två lämpliga angöringspunkter på Bedaröns västra strand, den ena mitt för nordändan av *Mamsellholmen*, den andra på *Örnäsudden*, och på Nynäshamnssidan en lämplig angöringsplats vid den där befintliga bryggan mitt för järnvägsstationen. För trafikanordningen ifråga erfordras anskaffning av en mindre passbåt — lämpligen någon på annat håll redan begagnad ångslup eller motorslup — samt anläggning av två båtbryggor vid Mamsellholmen och Örnäsudden. Sakkunniga föreslå härför nödig anslagstilldelning från det av sakkunniga avsedda kollektiv-



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

anslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer*. Beträffande passbåten vilja sakkunniga förutsätta som en skälig fordran, att driften och underhållet skola åvila den berörda kommunen.

När sålunda två anlöpsplatser förutsättas på Bedarön, anse sakkunniga sig icke böra upptaga framförda önskemål även om väganläggning å ön till något sitt förslag.

Himmelsö, Herrö, Yxlö.

En landförbindelse för dessa öar kan lämpligen ordnas genom en på enkel standard hållen *väg-* och *färjeled*, utgående från allmänna vägen vid Nynäs över befintlig väg till *Kalvöström* samt medelst *dragfärja* över sundet till *Himmelsö*. På Himmelsö kräves sedan vägförbättring samt därutöver nybyggnad av väg över det uppgrundade sundet mellan Himmelsö och *Herrö*, varefter leden fortsättes med anläggning av enkel väg förbi skolhuset på Herrö till färjeställe vid *Rännilen* för mindre *dragfärja* mellan *Rännilen* på Herrö och *Edsvik* på Yxlö. Vid Edsvik träffas väg, som är farbar för lastade fordon och som leder fram till bebyggelsen på *Yxlö*.

De i projektet som genomfartsvägar ingående vägarna över *Himmelsö* och *Herrö* äro enskilda och böra liksom ovannämnda väg å fastlandet ut till *Kalvöström* förutsättas bliva intagna till allmänt underhåll.

Sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för utförandet av den skisserade *väg-* och *färjeleden Nynäs—Kalvöström—Yxlö*.

Mellsten.

Ett av Mellstens fiskehamnsförening framfört önskemål om ordnande av bättre förbindelser mellan fiskehamnen och fastlandet har med hänsyn till vad som i denna fråga anförts av myndigheter m. fl., som yttrat sig, icke ansetts böra föranleda något sakkunnigas förslag.

Dalarökomplexet.

Muskö, Utö och *Ornö.*

Dessa var för sig i hänseende till trafikbehovet betydelsefulla öar måste av kommunikationsgeografiska skäl av sakkunniga behandlas i ett sammanhang.

Som av den vid inventeringen lämnade redogörelsen för befintliga trafikförbindelser framgår äro såväl Muskö och Utö som Ornö för närvarande skäligen väl tillgodosedda för sin viktigaste trafikförbindelse med Stockholm. Öarna stå dock därvid i beroende av skiftande möjligheter för de inom detta distrikt verksamma enskilda trafikföretagen att jämväl med jämnhet och trygghet för framtiden vidmakthålla trafikförbindelserna. Härtill kommer, att med det fartyg, som vintertiden användes för förbindelserna, dessa ofta äro besvärade av ishinder.

Den av sakkunniga i Kap. II berörda rörelse inom skärgårdarnas kommunikationsväsen, som givit uttryck för en strävan att söka förbindelse med fastlandet över närmaste vid kusten belägna plats, dit väg med regelbunden billinjetrafik för, är särskilt märkbar inom här behandlade skärgårdskomplex.

Sakkunniga hava med beaktande av denna i förevarande fall kommunikationsgeografiskt sett också mycket naturliga företeelse bedömt framkomna önskemål om mera ändamålsenliga och tryggade fastlandsförbindelser och hava därför granskat i samband med önskemålen framlagda projekt för fastlandsförbindelsens ordnande medelst kombinerade väg-, färje- och passbåtsleder.

Dessa önskemål och projekt avse för *Muskö* och *Utö* insättandet av en medelstor färja med god förmåga att övervinna ishinder, vilken avses att framgå i en led mellan *Söderby brygga* å fastlandet, dit allmän väg och regelbunden billinjetrafik för, och *Mickrum* å *Muskö*, varifrån leden skulle fortsätta i riktning mot *Utö* vägledes över Muskö å en förbättrad väg mellan Mickrum och båtbrygga vid *Bruket* på Muskön sydsida. Mellan *Bruket* å *Muskö* och *Utö gruvor* å Utö skulle insättas en ävenledes i vägväsendet inlemmad större passbåt.

En på skisserat sätt anordnad trafikförbindelse för Muskö och Utö ha sakkunniga beräknat kosta i anläggning och förbättring av vägar, anläggning av bryggor och färjelägen samt anskaffning av färjefartyg och passbåt cirka 200 000 kronor samt för den årliga driften cirka 40 000 kronor.

För *Ornö* avser det motsvarande projektet insättande av en likadan färja som för Muskö i led mellan *Dalarö* och *Ornö*, utgående från färjeläge i Dalarö, förlagt mellan Dalarö nya hamn och inloppet till Dalarö kanal. På *Ornö* skulle färjeläget förläggas vid *Ö. Hässelmara* ångbåtsbrygga, varifrån tillfartsväg för anslutning till befintliga allmänna vägen på Ornö är lätt att ordna. De berörda vägarna på Ornö äro sedan till större delen av sin längd redan intagna till allmänt underhåll och i viss utsträckning farbara för bilfordon.

Anordnandet av en sådan trafikförbindelse med fastlandet för Ornö ha sakkunniga beräknat betinga en kostnad för anläggning och förbättring av vägar, anläggning av färjelägen samt anskaffning av färjefartyg till cirka 120 000 kronor samt för den årliga driften till cirka 16 500 kronor.

När sakkunniga upptagit ovan skisserade färje- och passbåtsledsprojekt för Muskö, Utö och Ornö till prövning, har det synts sakkunniga, att de stora färjeanordningarna näppeligen kunna anses stå i god proportion till de relativt korta väglängder inom vägsystemen på öarna, som skulle av färjorna infångas till anslutning med fastlandets vägsystem. På en av sakkunniga hos Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, som uppehåller billinjetrafiken Söderby brygga—Tungelsta järnvägsstation, gjord förfrågan, huruvida bolaget, om en färjeled Söderby—Muskö komme till stånd, skulle vara villigt att utdraga sin linjetrafik till och över Muskö, har järnvägsbolaget också givit ett i sin andemening skäligen avvisande svar. Komme en direkt billinje till Bruket å Muskö sålunda ej till stånd, bleve för Utötrafiken passagen över Muskö med två omstigningar för resande respektive två omlastningar av gods en synnerligen otillfredsställande anordning. Med hänsyn även till de höga anläggnings- och anskaffnings- samt årliga driftskostnaderna, uppgående sammanlagt till 320 000 respektive 56 500 kronor, anse sakkunniga, att färje-

projekten ifråga icke böra för det närvarande ifrågasättas till förverkligande men vilja dock därvid uttala, att vid en fortgående exploatering, särskilt av Muskö och Ornö, frågan givetvis kan komma i annat läge och färjelederna med rimliga finansieringsgrunder te sig mera motiverade.

Sakkunniga vilja i stället såsom i anordningen billigare och ändock för trafikbehovet skäligen tillfyllestgörande förorda inrättandet av en likaledes i vägväsendet inlemmad *passbåtslinje*, bestrykande trafikområdet *Utö* (bryggan vid Utö gruvor)—*Muskö* (bryggan vid Mickrum)—*Söderby*—*Ornö* (Hässelmara) —*Dalarö* (yttre hamnen). En undersökning, som sakkunniga i detta sammanhang gjort angående de tekniska och ekonomiska möjligheterna att bredda och fördjupa Muskö kanal så att den kan användas för passbåtsledens framdragande mellan Muskö och Utö, har utfallit negativt.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Med en dylik passbåtslinje skulle sommartid kunna erhållas för Muskö dagligen 2 inturer och 2 utturer, för Utö 1 intur och 1 uttur, för Ornö, från Hässelmara, 1 intur och 1 uttur (respektive från Kyrkviken 1 uttur och 1 intur), alla i ganska tillfredsställande tidslägen. Därtill kan vid vissa turer reselägenhet beredas även för de nära Muskö belägna småöarna *Björnholmen* och *Vitsgarn*. Vintertid skulle kunna erhållas för Muskö dagligen 2 inturer och 2 utturer, för Utö 1 intur och 1 uttur samt för Ornö, från Hässelmara, 2 inturer och 2 utturer, ävenledes i tillfredsställande tidslägen. Därjämte spelar för vinterseglationen in att, om än det alltfortfarande blir omöjligt att undvika alla issvårigheter, man dock med den av sakkunniga förordade passbåten, varvid avses en sådan av större typ, vinner större regelbundenhet i trafiken än som är möjligt att ernå med det för närvarande för trafiken ifråga använda fartyget.

I detta sammanhang må anföras, att sakkunniga med begreppet större passbåt för Stockholmsskärgårdarnas behov avse ett fartyg, som sakkunniga låtit genom expert skissera och dimensionera med 19·5 m längd, 5·0 m bredd och 1·75 m djupgående och som med en maskinstyrka av 125 eff. hkr skall göra en fart av cirka 10 knop med last inne. Fartyget äger utrymme för 50 passagerare och kan taga ombord cirka 10 ton blandad last. Dess isbrytningsförmåga kan beräknas vara tillräcklig för framkomlighet genom fast is upp till omkring 6″ tjocklek. Då grövre is ligger, kan man antaga, att isen är körbar.

I driftsberäkningen för en dylik passbåtslinje har för nära åvägabringande av åsyftade likställighet med fastlandet förutsatts, att befordringspriserna för dess delsträcka av en genomgående led skulle, så långt i praktiken går att genomföra, bestämmas på grundval av antagandet att den till Söderby å fastlandet framdragna billinjen sträckt sig ända fram till exempelvis Utö, d. v. s. passbåtens befordringspris skulle utgöra skillnaden mellan billinjens enligt gängse grunder bestämda priser för avståndet Stockholm—Söderby och ett på samma grunder bestämt pris för avståndet Stockholm—Utö. Befordringsprisen för användning av delsträckan Söderby—Utö ensamt skulle på liknande sätt bestämmas, som om billinjetrafik funnits å denna sträcka.

Passbåtslinjen kan icke i här förevarande fall beräknas bliva självbärig, och indömes den i och för tryggande av fortbeståndet till den allmänna väghållningen, så måste förutsättas ett drifts- och underhållsbidrag till det berörda vägdistriktet. Sådant bidrag bör då enligt vad sakkunniga principiellt anfört i Kap. II sid. 21 lämpligen utgå från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till bidrag till vissa kommunikationsändamål och givetvis förknippas med vanliga begränsnings- och kontrollbestämmelser.

Detta liksom ock ovan skisserade norm för bestämmande av befordringsprisen gäller ock för de övriga passbåtslinjer, som sakkunniga i det följande föreslå anordnade för förbättrande av kommunikationerna i Stockholms läns skärgårdar, nämligen en linje Nämdö—Runmarö—Stavsnäs, en linje Sandhamn—Stavsnäs, en linje Möja—Sollenkroka, en linje Gregersboda—Vättersö—Blidö och en linje Rödlöga—Svartlöga—Eknäs på Blidö—Furusund.

Sakkunniga föreslå alltså anordnandet endast av denna för Muskö, Utö

och Ornö gemensamma passbåtslinje samt föreslå nödig anslagstilldelning för anskaffande av den för linjen erforderliga större passbåten, inklusive viss andel av erforderlig reservbåt, en fråga, vartill sakkunniga i det följande skola återkomma.

Inventeringen
avseende parti II.

Detta huvudparti av Stockholmsskärgården kan ävenledes uppdelas i två komplex, *Sandhamn—Möjakomplexet* och *Svartsö—Ingmarsökomplexet.*

Sandhamn—Möjakomplexet.

Detta komplex innefattar ett stort antal större och smärre öar norr och öster om Jungfru- och Nämdöfjärdarna. Det karaktäriseras av befolkningens anhopning i allmänhet på ett fåtal större öar.

I närheten av Älgö och Saltsjöbaden ligga några, huvudsakligen av sommargäster bebodda öar, såsom Ängnö och Gåsö. Dessa öars närhet till fastlandet med dess kommunikationsleder samt öarnas geografiska läge i det hela taget synes ej motivera deras upptagande till inventeringsbehandling i detta sammanhang. Vidare ligga i nära anslutning till det med fastlandet genom fast förbindelse sammanhängande Värmdölandet med dess utlöpare Ingarölandet och Fågelbrolandet öarna Djurö och Vindö. Dessa öar utgöra huvuddelen av Djurö socken, vari förutom ett mindre område kring Stavsnäs på Fågelbrolandet ingå ett antal öar: Runmarö, Sandhamn m. fl. Djurö socken har en sammanlagd befolkning av 1 239 invånare (1918 uppgick befolkningen till 1 071 personer).

Vindö och Djurö äga förbindelse med fastlandet medelst bilfärja mellan Stavsnäs och Djurö med en kapacitet att ombordtaga 8 medelstora bilar. På Djurö och Vindö finnas också för bilfordon väl framkomliga vägar. Som öarna kunna anses ingå i en genomfartsled för vissa utanför dem liggande öar såsom Möja m. fl., kunna utökade vägförbindelser över Djurö norrut via Överby och Kalvsvik på Värmdölandet med visst fog upptagas som önskemål.

Komplexet omfattar sålunda förutom omförmälda delar av Djurö socken jämväl Nämdö socken i söder och Möja socken i nordost, båda socknarna bestående uteslutande av öar.

	Invånareantal		Sommargäster
	1918	1938	1938
Nämdö (hela socknen)	281	179	c:a 180
Inom Nämdö socken ligga öarna			
Nämdö	(118)	(90)	
Villinge	(9)	(3)	
Gillinge	(18)	(9)	
Mörtö	(11)	(4)	

	Invånareantal 1918	1938	Sommargäster 1938
Ekholmen	(35)	(24)	
Långviksskär	(15)	(4)	
Bunsö	(7)	(3)	
Orrö	(9)	(9)	
Rågskär	(8)	(7)	
Ulvö	(12)	(7)	
Ängskär	(4)	(7)	
Inom Djurö socken ligga öarna			
Djurö—Vindö	392	384	700
Runmarö	364	267	150
Sandhamn	263	274	250, vartill kommer ett stort antal tillfälliga besökare.
Hasselö, Harö, Storö	111	82	50
Möja socken (består endast av öar)	759	653	c:a 1 200
Inom socknen ligga de bebodda öarna			
St. Möja	(609)	(557)	
N. Stavsudda	(60)	(48)	
S. Stavsudda	(90)	(46)	

Den i allmänhet spridda befolkningen lever huvudsakligen av jordbruk, fiske, i synnerhet strömmingsfiske vid Möja, samt uthyrning av rum åt sommargäster. Trädgårdsskötsel (jordgubbsodling) förekommer i betydande utsträckning i Möja socken. På Möja drives även någon industri (mekanisk verkstad). Komplexet är ett tämligen utpräglat turistområde.

Befolkningscentrum å Nämdö ligger på sydostsidan vid kyrkan, där ångbåtsbrygga finnes (Sand). Andra befolkningscentra äro Södersunda på Runmarö, Sandhamn (med fyr- och lotsstation, tulluppassning, hotell och pensionat m. m.) samt kyrkbyn Berg på Möja. Huvudorter för komplexet äro Stavsnäs på Värmdölandet, varifrån regelbunden billinjetrafik till Stockholm finnes, och för Möjas del även Vaxholm och Stockholm.

Trafiken inom komplexet ledes i riktning mot Stockholm, i fråga om Nämdö via Stavsnäs men även med genomgående Vaxholmsbåt via Saltsjöbaden med anknytning därstädes till järnvägsnätet, i fråga om Runmarö och Sandhamn antingen med genomgående båt eller via Stavsnäs samt ifråga om Möja till Vaxholm och Stockholm. Från Stavsnäs är ordnad billinje (cirka 42 km) till Stockholm med körtid cirka 1 timme. För kortare resor använder sig befolkningen främst av egna båtar. För bilfordon an-

vändbara vägar finnas på Nämdö och Möja. På Runmarö finnas endast enklare körvägar, mindre väl ägnade för bilfordon. Bryggor finnas i allmänhet på öarna.

Av företagare ordnade trafikförbindelser finnas anordnade till alla komplexets viktigare bebodda öar. Till Nämdö uppehålles sålunda under vintern (januari—medio april) regelbunden passbåtstrafik med 2 turer i veckan ut och in på dagen mellan Stavsnäs och Nämdö. Körtiden uppgår här med passbåten till cirka 1 timme. Under våren (medio april—medio maj) finnas först 2, därefter 4 dubbelturer i veckan med ångbåt till och från Stockholm. Dess gångtid från Nämdö till Stockholm är cirka 3 timmar. Under sommaren (medio maj—augusti) finnes 1 ångbåtstur om dagen i vardera riktningen mellan Nämdö och Stockholm med anslutning även till tåg i Saltsjöbaden. Under hösten (september—december) uppehålles trafiken medelst 2 turer i veckan likaledes med ångbåt till och från Stockholm. Möjligheten att komma in till Stockholm och åter på samma dag är för hela året begränsad till sommaren.

Isförhållandena kunna även här vara besvärliga. Isrännan i farleden Stockholm—Landsort kan endast till ringa del utnyttjas.

Den ovannämnda passbåtstrafiken vintertid ombesörjes av Stockholm—Sandhamns Rederiaktiebolag, som för ändamålet åtnjuter ekonomiskt stöd från landstinget och ersättning från postverket för befordran av post m. m. Ångbåtstrafiken upprätthålles om våren, sommaren och hösten av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag men uppges vara förlustbringande.

Runmarö äger hela året om passbåtsförbindelse med Stavsnäs med minst 1 tur dagligen fram och åter. Därjämte utövas regelbunden ångbåtstrafik mellan Runmarö och Stockholm med 2 turer i veckan under vintern (januari—medio april), under våren (resten av april samt maj månad) med 4 turer i veckan, under sommaren (juni—augusti) med 2 dagliga turer till och från Stockholm. Härigenom erbjudes tillfälle att resa in till Stockholm och återvända samma dag två gånger i veckan under vintern och dagligen under årets övriga delar. Samtliga dessa turer upprätthållas av Sandhamnsbolaget. Dessutom gör Vaxholmsbolaget under sommarmånaderna regelbundna dagliga turer Stockholm—Runmarö (Söderby brygga), passerande Nämdö och med anslutning till tåg i Saltsjöbaden. Härigenom erbjudes dagligen möjlighet till in- och utresa samma dag mellan Runmarö och Stockholm. Under hösten (september—december) uppehålles ångbåtstrafik av Sandhamnsbolaget på Stockholm med (september) 4 respektive (oktober—december) 3 turer i vardera riktningen. Passbåtens gångtid mellan Runmarö och Stavsnäs uppgår till cirka 20 minuter samt ångbåtens mellan Runmarö och Stockholm till cirka 3 timmar.

Isarna kunna ibland bereda avsevärda hinder för vintertrafiken.

För Sandhamn gäller, att platsen hela året om står i passbåtsförbindelse med Stavsnäs, varvid erbjudes minst 1 tur dagligen fram och åter med gångtid cirka $1^1/_4$ timme och möjlighet att komma in till Stockholm och

åter till Sandhamn samma dag utom under vintern, då endast 2 sådana lägenheter per vecka finnas. Därjämte finnes regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sandhamn och Stockholm, varvid erbjudas under vintern (januari—medio april) 2 turer i veckan, under våren (medio april—maj) 4 turer i veckan med möjlighet endast under våren till in- och utresa samma dag. Under sommaren (juni—augusti) utföras 2 dagliga ångbåtsturer i vardera riktningen samt under hösten (september—december) med (september) 4 respektive (oktober—december) 3 turer i veckan fram och åter med möjlighet till in- och utresa samma dag. Resa med ångbåt mellan Sandhamn och Stockholm kräver cirka 4 timmar.

Hasselö har samma förbindelser med Stavsnäs och Stockholm som Sandhamn. Harö huvudbrygga angöres regelbundet om sommaren dagligen, regelbundet med 3 gånger i veckan vår och höst men om vintern endast i särskilda fall.

Isränna hålles öppen från Stockholm till Sandhamn (Sandhamnsleden).

Ovannämnda trafik upprätthålles av Sandhamnsbolaget, som för vinterseglationen uppbär sammanlagt 21 000 kronor, huvudsakligen härrörande från landstingets bidrag och postverkets ersättning för befordran av post. Dessa bidrag jämte omförmälda ersättning från postverket torde dock ej giva tillräckligt ekonomiskt underlag för den stora ångbåt, som här erfordras för att bemästra allvarligare issvårigheter.

För St. Möja gäller, att under vintern (januari—mars) utföras 3 reguljära ångbåtsturer fram och åter från Stockholm till Möja per vecka. Därjämte göras vid behov och efter tillsägelse i varje särskilt fall av Möja fiskelag extra turer för införandet av fiskefångster. Möjlighet att besöka Stockholm och återvända samma dag saknas denna tid. Under återstoden av året äro lägenheterna till Stockholm under våren (april—medio maj) 4—5 turer i veckan med möjlighet en gång i veckan till resa in till Stockholm och ut samma dag, under sommaren (medio maj—september) 1 tur om dagen (in på morgonen och ut på eftermiddagen) med möjlighet till in- och utresa samma dag. Under hösten finnas 5 (oktober) respektive 3 (november —december) turer i veckan med möjlighet endast under oktober att en gång i veckan resa till och från Stockholm samma dag. Under denna tid såväl som under tiden april—medio maj går emellertid en mindre ångbåt, huvudsakligen med fiskefångster, antingen till Stockholm eller Värmdölandet de dagar, den reguljära ångaren icke är i trafik. Möjadistriktet har härigenom dagliga turer hela året om för avsättning av fisk och strömming utom tiden januari—medio april, då på grund av de klimatiska förhållandena fisket i regel ej heller påfordrar sådana.

Restiden till Stockholm utgör exempelvis från Långviksnäs på Möja om sommaren 4—4½ timmar.

Isförhållandena i Stavsudda- och Möjadistrikten kunna under stränga vintrar bereda stora svårigheter trots den trafikerande ångarens goda isbrytaregenskaper. Isrännan i Sandhamnsleden från Stockholm användes fram till Sollenkroka invid Kanholmsfjärden.

Grinda, Gällnö, Sollenkroka på Vindö, Norra och Södra Stavsudda, Träskö, Korsö och Södermöja hava i stort sett samma förbindelser som St. Möja.

All regelbunden sjötrafik inom detta distrikt ombesörjes av Vaxholmsbolaget, vilket för vinterseglationen d. v. s. för fisketransporter åtnjuter ett bidrag från Stockholms läns landsting av 2 000 kronor.

Postgången är i allmänhet tämligen tillfredsställande ordnad. Posten befordras i regel med de reguljära ångbåtsförbindelserna dagligen under sommaren till komplexets större öar, under övrig tid av året med fyra lägenheter i veckan till Nämdö och Harö, med sex lägenheter till Runmarö och Sandhamn samt med tre till fem turer i veckan till norra delen av komplexet (Möja socken). Postanstalter finnas på Nämdö, på Djurö-Vindö (Djurhamn, Stavsnäs och Sollenkroka), på Runmarö, Sandhamn, Möja och Södra Stavsudda. Telefonstationer finnas på Nämdö och Gillingeskär, på Djurö-Vindö (Djurhamn, Stavsnäs och Sollenkroka), på Runmarö, Sandhamn och Harö ävensom på Möja samt Norra och Södra Stavsudda.

Såsom *brister* har angivits den, särskilt under vinterhalvåret, otillfredsställande trafiken från Nämdö till fastlandet, avsaknaden av en av tillfälligt ekonomiskt stöd oberoende, daglig passbåtsförbindelse mellan Sandhamn och Stavsnäs, så ordnad, att resa fram och åter mellan komplexets öar och Stockholm kan äga rum på en och samma dag, avsaknaden av en färjeled från Överby å norra delen av Vindö till Kalvsvik på Värmdölandet, utgörande del av en tidsbesparande förbindelseled via Sollenkroka mellan Möja och Stockholm.

Såsom en brist, gällande för övrigt största delen av Stockholms skärgård, har framhållits postgångens beroende av de tidvis glesa och på vissa håll jämförelsevis långsamma ångbåtsturerna från och till Stockholm med därav föranlett dröjsmål i postbefordringen.

Såsom *önskemål* har framkommit följande. För Nämdös vidkommande har hävdats behovet av en isgående passbåt eller färja på leden Nämdö—Stavsnäs, eventuellt Björkvik på Ingarölandet. Beträffande Runmarö, Hasselö och Sandhamn har framhållits behovet av en isbrytande passbåt i anslutning till billinjerna med ändpunkt i Stavsnäs samt för Möja med Stavsuddaöarna en kombinerad färje- och vägförbindelse från Möja till Värmdölandet, i vilken förbindelse borde ingå antingen en isbrytande färjebåt med plats för automobiler eller ock passbåt på linjen Möja—Sollenkroka på Vindö, förbättring av vägnätet på Vindö genom anläggande av väg mellan Sollenkroka brygga och Skaft samt slutligen färjeförbindelse mellan Överby och Kalvsvik på Värmdölandet.

Svartsö—Ingmarsökomplexet.

Detta komplex innefattar ett antal bebodda, huvudsakligen mindre öar mellan Möja och Vindö i söder och Ljusterö i norr. De viktigare av dessa öar äro:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Inom Värmdö socken:			
Grinda	19	10	
Gällnö	78	58	
Hjälmö	55	38	
Karklö	11	22	
Lådna	65	39	
Trångholmen	15	5	
Träskö, Träskö Storö	15	12	
Svartsö	149	141	
Inom Ljusterö socken ligga följande viktigare bebodda öar:			c:a 600
Örsö	36	32	
Hummelmora ö	14	8	
Edö	52	35	
Äpplarö	10	6	
Ingmarsö	146	107	
Idholmen	3	4	
Jolpan	6	6	
Särsö	6	8	
Husarö	39	52	
Hallonstenarna	7	4	

Befolkningen livnär sig jämväl inom detta komplex av jordbruk och fiske. Komplexet är livligt besökt av sommargäster och turister. Ett stort antal villor och sportstugor finnas.

Befolkningscentra saknas. Såsom huvudort för komplexet kan betecknas Vaxholm och såsom anknytningspunkter för fastlandstrafiken Bolviksnäs eller Kalvsvik, de båda senare på Värmdölandet.

Trafiken ledes i allmänhet mot Vaxholm och Stockholm. Fångad fisk (huvudsakligen strömming) föres dock emellanåt in till någon för tillfället lämplig plats på norra Värmdölandet för vidare befordran med lastbil till Stockholm. Körvägar saknas i allmänhet på öarna, däremot äger befolkningen i regel egna båtar och bryggor i erforderlig omfattning.

Trafiken tillgodoses av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag, som på en sydlig led, berörande Karklö, Trångholmen, Hjälmö, Lådna, Södra Svartsö, Träskö, Södra Ingmarsö, under vintern (januari—mars) utför 3 regelbundna ångbåtsturer i veckan på Stockholm, utan möjlighet dock för vederbörande öbor att företaga in- och utresa på samma dag. Under våren (april—medio maj) stiger antalet lägenheter till 5 utgående och 4 ingående turer i veckan och under sommaren (medio maj—augusti) till 1 daglig tur i vardera riktningen med ytterligare 1 utgående lördagstur i veckan, genomgående med möjlighet att företaga in- och utresa på samma dag, under våren dock i begränsad omfattning (2 sådana lägenheter i veckan). Under hösten sjunker

antalet lägenheter till 5 utgående och 4 ingående (september—oktober) respektive 4 (november—december) i vardera riktningen per vecka. Möjlighet att under denna årstid resa in och ut på samma dag förefinnes liksom under våren.

Gångtiden från S. Ingmarsö är om vintern cirka 4½ timmar, om sommaren cirka 3½ timmar.

Å en nordlig led, berörande Örsö, Edö, Norra Svartsö, Norra Ingmarsö, Äpplarö och Husarö, är trafiken ordnad på samma sätt som å nämnda sydliga led, varvid dock bör observeras, att båda lederna under tiden september—medio maj sammanslås till en för komplexet gemensam led med något reducerat antal anlöpsplatser och alltjämt utan möjlighet till in- och utresa samma dag under vintern. Husarö, som på grund av sitt avlägsna läge (ångbåtens gångtid är om sommaren cirka 4 timmar, under övrig del av året cirka 5 timmar) intager en särställning, äger möjlighet till in- och utresa samma dag allenast under sommarmånaderna men då med söckendagliga lägenheter.

Ångfartygen på den norra leden ombesörja samtidigt trafiken på sydöstra sidan av Ljusterö (se Ljusterökomplexet).

Isförhållandena inom detta komplex äro merendels besvärliga. Ofta möjliggöres emellertid gång- och körtrafik över isen mellan öarna inom komplexet liksom ock mellan dessa öar och Ljusterö.

Posten medföljer i allmänhet ångbåtarna (se ovan) och poststationer finnas, utom på Värmdölandet, jämväl i Skälvik på Svartsö och på Ingmarsö. På Husarö finnes postombud. Från Skälvik utgår lantbrevbäring med två turer i veckan till Gällnö, Hjälmö m. fl. öar.

Telefonstationer finnas i Gällnöby, Lådna, Skälvik, Ingmarsö, Äpplarö och Husarö.

Såsom *brister* hava angivits de särskilt vintertid förhållandevis glesa förbindelserna med fastlandet, som försvåra eller rent av omöjliggöra dagsbesök i Stockholm, och som *önskemål* en passbåtslinje i samtrafik med billinje på fastlandet (någon plats på Värmdölandet, eventuellt också Tranvik eller Hummelmora på Södra Ljusterö, detta sista dock under förutsättning att Södra Ljusterö själv erhåller färjeförbindelse med fastlandet).

I allt uppvisar detta avsnitt av Stockholms läns skärgårdar ett invånarantal år 1918 om 2 896 personer och år 1938 om 2 426 personer, samt år 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 3 000 personer, vartill komma ett avsevärt antal dagsgäster.

Motiveringar och förslag.

Sakkunniga vilja vid behandlingen av här ovan inventerade skärgårdsparti förutskicka, att sakkunniga beträffande *Värmdö* och *Ingarö* utgå ifrån, att dessa öar med deras numera starkt utbildade och i omedelbar förbindelse med fastlandets vägar stående vägsystem äro att i förevarande sammanhang betrakta som integrerande delar av fastlandet.

Sandhamn—Möjakomplexet.

Djurö med *Vindö.*

Beträffande dessa i omedelbar närhet av Värmdölandet belägna öar ha sakkunniga haft att räkna med befintligheten av den trafikstarka Djurö-färjan samt med föreliggande avsikter att efter hand utföra nödig förbättring av allmänna vägen norrut på Djurö och Vindö. Härutöver föreligger emellertid ett önskemål, berörande den nordliga delen av Vindö, om att få anordnad en tvärgående färje- och vägförbindelse, förande från *Kalvsvik* på Värmdö över till *Överby* och vidare till *Skaft* på Vindö fram till *Sollenkroka ångbåtsbrygga* vid stora farleden till Stockholm. Denna färje- och vägförbindelse är av betydelse också för en till vägväsendet knuten passbåtslinje till Möja m. fl. längre ut i skärgården belägna öar, vilken linje sakkunniga akta i det följande föreslå inrättad. Sakkunniga vilja därför på denna punkt föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av *färje-* och *vägförbindelsen Kalvsvik—Överby—Sollenkroka.*

Det framgår av den redogörelse, som vid den ovanstående inventeringen lämnats angående de för närvarande befintliga trafikförbindelserna inom Sandhamn—Möjakomplexet, att även i här behandlade skärgårdsparti befolkningen är skäligen väl tillgodosedd med sin av ålder brukade förbindelse med Stockholm sjövägen direkt.

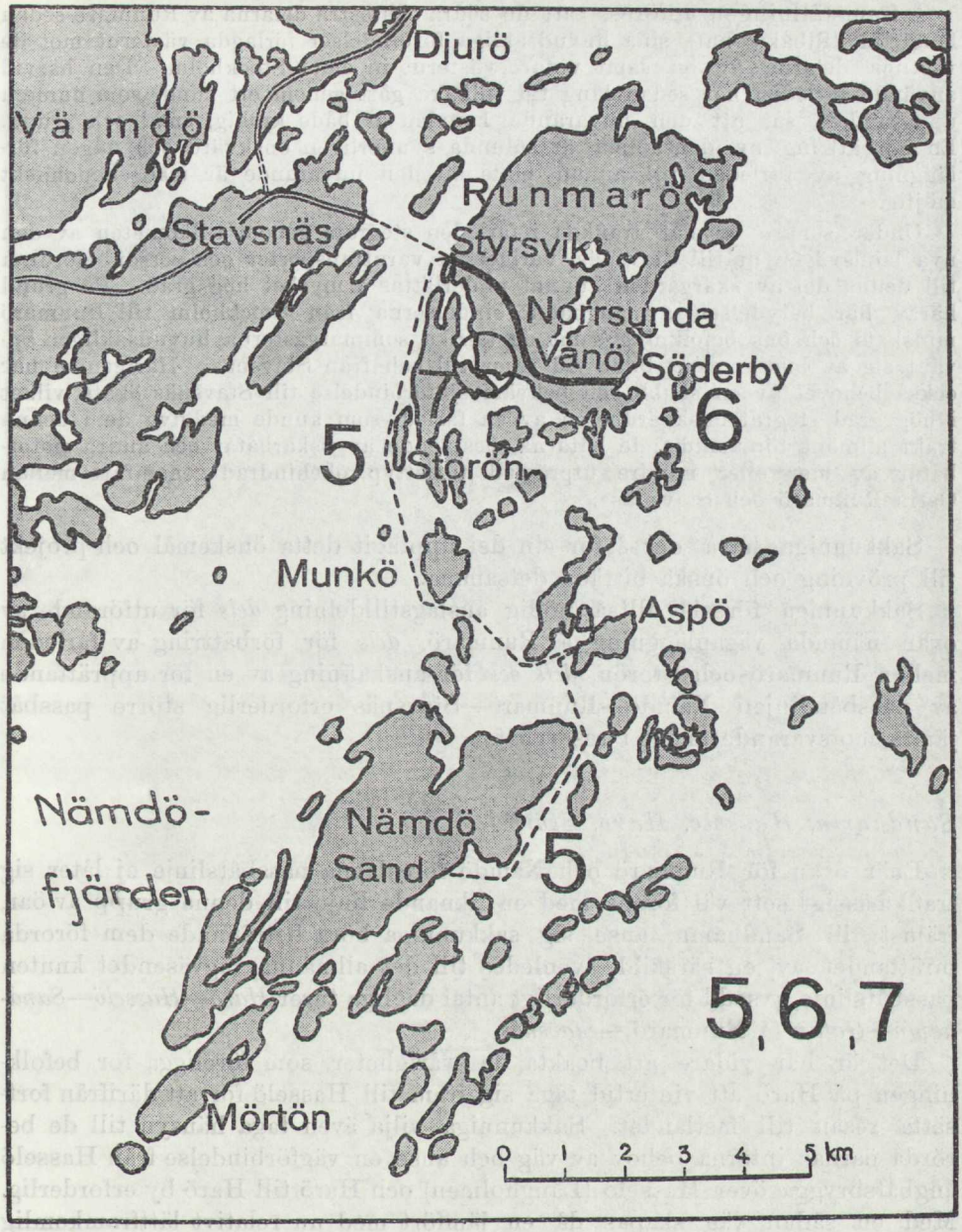
Härtill kommer av naturliga geografiska skäl att i detta fall de befintliga direkta ångbåtslägenheterna på Stockholm icke äro så tidskrävande som fallet är för Dalarökomplexets del. Även i här förevarande fall gäller emellertid, att befolkningen i vissa fall står i beroende av enskilda trafikföretag med skiftande möjligheter att trygga det jämna upprätthållandet av förbindelserna samt bemästra vintertrafikens svårigheter. Också här har det därför ansetts vara angeläget att för tryggande av en bestående och regelbundet fungerande trafik söka få ett visst led av den erforderliga kommunikationsapparaten inordnad som en integrerande del av det allmänna vägväsendet och ingående i den allmäna väghållningen.

Runmarö och *Nämdö.*

För *Runmarö* ha sakkunniga att räkna med närbelägenheten till *Stavsnäs* å Värmdö (Fågelbrolandet), varifrån reguljär billinjetrafik till Stockholm finnes. Denna fastlandsförbindelse över Stavsnäs är samtidigt tjänlig även för *Nämdö.*

Sakkunniga förorda inrättandet för dessa öar av en i vägväsendet inlemmad daglig passbåtslinje *Nämdö* (Sand, vid säsongbehov även Västanviks och Östanviks bryggor)—*Aspö—Runmarö* (Styrsvik)—*Stavsnäs.* För anlöp böra även öarna *Mörtö* och *Uvö* ifrågakomma.

Vidare förorda sakkunniga utförandet av väg, delvis ingående i ett sedan år 1933 föreliggande och av länsstyrelsen dömt vägförslag beträffande *Runmarö*, avseende anläggning av väg från *Söderby* över *Norrsunda* till *Styrsvik.* Sak-



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

kunniga anse dock härvidlag, att väganläggningen lämpligen bör utföras i väsentligt lägre standard än som förutsatts i det redan uppgjorda vägförslaget.

Under sitt utredningsarbete hava sakkunniga fått kännedom om en till Konungen inkommen framställning om statshjälp för utförande av förbättring av *farleden* mellan *Runmarö* och *Storön*.

I framställningen anföres, »att de södra och östra delarna av Runmarö sedan lång tid tillbaka haft sina huvudsakliga förbindelser förlagda västerut mot de västliga delarna av ön samt vidare västerut in emot Stockholm. Den härvid använda farleden har sedan lång tid tillbaka gått genom ett sund, som numera uppgrundats så, att den nuvarande kanalen är både krokig, smal och grund. En förbättring av densamma är sålunda synnerligen önskvärd och någon förläggning av farleden till annan plats än den nuvarande är icke ekonomiskt möjlig.

Under senare år har trafiken i farleden stegrats genom tillkomsten av den nya landsvägen ut till Stavsnäs, varigenom varutransporter och personbefordran till denna del av skärgården kunnat underlättas i mycket hög grad. På grund härav har betydelsen av ångbåtsförbindelserna från Stockholm till Runmarö minskats och öns befolkning samt de talrika sommargästerna huvudsakligen använt sig av bussar samt bilar vid resor till och från Stavsnäs. Härigenom har också behovet av en snabb och bekväm sjöförbindelse till Stavsnäs ökats, vilket i hög grad stegrat önskvärdheten av en farled, som kunde medgiva de i denna trakt allmänt förekommande båtarna, bestående av fiskarbåtar och andra motorbåtar av mer eller mindre utpräglad turisttyp, obehindrad genomfart mellan Östra Runmarö och Stavsnäs».

Sakkunniga hava också för sin del upptagit detta önskemål och projekt till prövning och önska biträda detsamma.

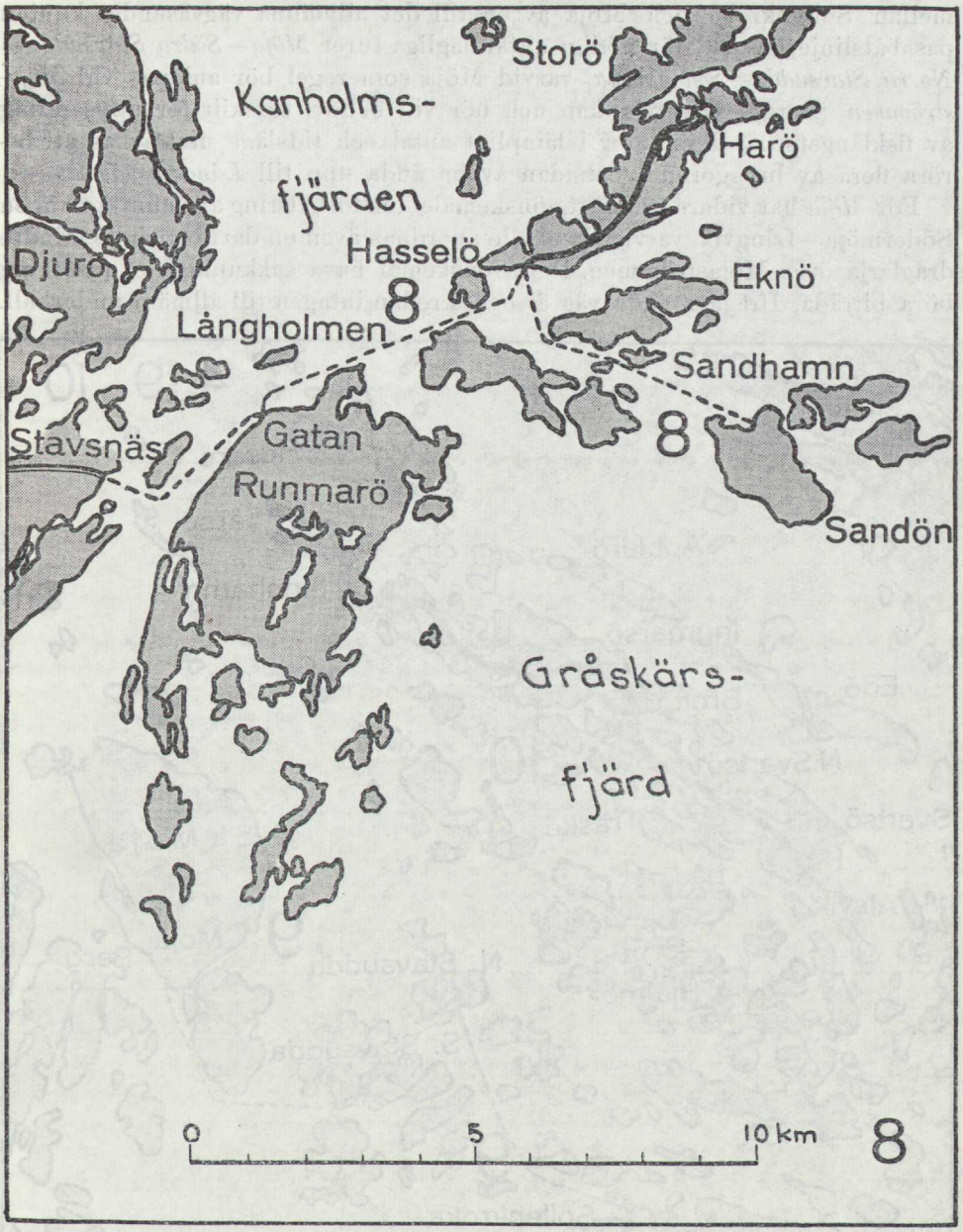
Sakkunniga föreslå alltså nödig anslagstilldelning *dels* för utförande av ovan nämnda väganläggning å Runmarö, *dels* för förbättring av farleden mellan Runmarö och Storön, *dels ock* för anskaffning av en för upprättande av passbåtslinjen Nämdö—Runmarö—Stavsnäs erforderlig större passbåt jämte motsvarande andel i reservbåt.

Sandhamn, Hasselö, Harö, Storö.

Enär ovan för Runmarö och Nämdö föreslagna passbåtslinje ej låter sig trafikmässigt sett väl förena med en liknande linje till denna grupp av öar, främst till Sandhamn, anse sig sakkunniga böra beträffande dem förorda inrättandet av en särskild, ävenledes till det allmänna vägväsendet knuten passbåtslinje, avsedd för erforderligt antal dagliga turer *Harö—Hasselö—Sandhamn—Gatan* (å Runmarö)—*Stavsnäs.*

Det är här vidare att beakta de svårigheter, som föreligga för befolkningen på Harö att vintertid taga sig fram till Hasselö för att därifrån fortsätta resan till fastlandet. Sakkunniga vilja även taga hänsyn till de berörda öarnas interna behov av väg och anse en vägförbindelse från Hasselö ångbåtsbrygga över Hasselö (Långholmen) och Harö till Harö by erforderlig. Med en sådan väg skapas då en jämfört med nu relativt lättframkomlig förbindelse även för Storö.

Sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av denna väganläggning och vägförbättring å Hasselö och Harö samt för anskaffande av en för upprättande av passbåtslinjen Sandhamn—Stavsnäs erforderlig större passbåt med andel i reservbåt.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Möja, Norra Stavsudda, Södra Stavsudda.

Trafikförbindelsen med fastlandet för dessa öar lägges, som redan under behandlingen av sammanhörande färje- och vägfråga på Vindö antytts, förmånligast över *Sollenkroka*, och vilja sakkunniga därför förorda inrättandet

mellan Sollenkroka och Möja av en till det allmänna vägväsendet knuten passbåtslinje, avsedd för nödigt antal dagliga turer *Möja—Södra Stavsudda—Norra Stavsudda—Sollenkroka*, varvid Möja som regel bör anlöpas vid *Möjaströmmen* (Berg). Givetvis kan och bör vid behov, särskilt för uppsamling av fiskfångsterna, dess turer i lämpligt antal och tidsläge utsträckas att beröra flera av bryggorna å östsidan av ön ända upp till *Långviksnäs*.

För *Möja* har vidare framförts önskemålet om förbättring av befintliga vägen Södermöja—Långvik, varvid då skulle anordnas även en däri ingående mindre dragfärja över Möjaströmmen. Detta önskemål hava sakkunniga ej ansett sig böra biträda. Ifrågavarande väg är också redan intagen till allmänt underhåll.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Sakkunniga föreslå alltså endast nödig anslagstilldelning för anskaffande av den för inrättandet av passbåtslinjen Möja—Sollenkroka erforderliga större passbåten med andel i reservbåt.

Vid denna punkt vilja sakkunniga framhålla, att för de ovan föreslagna passbåtslinjerna Utö—Söderby—Muskö—Ornö—Dalarö, Runmarö—Nämdö—Stavsnäs, Harö—Sandhamn—Stavsnäs samt Möja—Stavsudda—Sollenkroka erforderliga fyra större passbåtarna måste erfordras en likadan större passbåt som gemensam reserv.

Sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för anskaffande av denna reservbåt.

Svartsö—Ingemarsökomplexet.

Detta av en synnerligen stor mängd öar bestående komplex betjänas i sina kommunikationsbehov av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag enligt den skäligen goda seglingsplan, för vilken närmare redogjorts i den föreliggande inventeringen.

Trafikriktningen för öarna leder i allmänhet direkta sjövägen mot Vaxholm och Stockholm, men det förekommer dock, att fångad fisk, huvudsakligen strömming, införes till någon för tillfället lämplig plats på norra Värmdölandet för vidare befordran med lastbil till Stockholm. Som önskemål har också framförts, att en öarna i sådant transportsyfte regelbundet betjänande passbåtslinje i samtrafik med billinjenätet på fastlandet skulle anordnas; som skäl hava därvid också angivits de särskilt vintertiden glesa förbindelserna med fastlandet, som försvåra eller omöjliggöra dagsbesök i Stockholm.

Sakkunniga hava övervägt frågan om denna passbåtslinje, som skulle avses för dagliga turer, berörande de viktigaste öarna *Husarö—Äpplarö—Ingmarsö—N. Svartsö—Edö—Alsvik—Lådna—Gällnö* med ändpunkt vid *Bolvik* eller *Kalvsvik* å Värmdön. Turerna skulle läggas i möjligast lämpliga tidslägen för in- och utresa samma dag. Restiden med en sådan seglingsplan måste emellertid på grund av de många anlöpställena samt den brutna kursen bliva lång; exempelvis från Husarö åtgå nära 3 timmar för resa med passbåt till Bolvik och därefter cirka 1 timme med billinje till Stockholm, eller tillsammans omkring 4 timmar; från N. Ingmarsö respektive 2 1/2 och 1 timme och en sammanlagd restid om 3 1/2 timmar. Vid sådant förhållande bleve det vanskligt att med återresa samma dag bereda tid för det för uträttningar nödiga uppehållet i Stockholm, och låter detta sig ej göra, måste vad man i övrigt kan vinna med passbåtslinjen vara av ganska obetydligt värde utöver vad redan befintliga, av Vaxholmsbolaget anordnade ångbåtslinjer erbjuda. Beträffande dessa måste man för övrigt också beakta, att de i varje fall och alltså, även om passbåtslinjen inrättas, äro behövliga för trafiken på öarna, åtminstone under största delen av året. Detta äger desto mera sin giltighet som seglationen vintertid är särskilt vansklig i här berörda leder och farvatten, och den passbåtstyp, som det kan vara tal om att insätta på den diskuterade passbåtslinjen, är väsentligt underlägsen skärgårdsångarna i förmåga att framgå i isbesvärad led.

Sakkunniga anse sig därför ej kunna biträda önskemålet om inrättande av en daglig passbåtslinje i detta fall, utan anse att man för tillgodoseendet av det omhandlade skärgårdskomplexets kommunikationsbehov allt fortfarande bör repliera ensamt på det skärgårdsrederi, som för närvarande därinom driver trafik. Härvidlag vilja sakkunniga emellertid återkomma i den bebådade andra delen av sitt betänkande till frågan huruvida skärgårdsrederiets, öarna ifråga berörande seglingsplan i något hänseende kan behöva förbättras samt om ekonomiska stödåtgärder för att ernå detta möjligen skola behöva vidtagas genom det allmännas försorg.

Svårigheter pläga bestå för befolkningen på Ingmarsö och Svartsö att vintertid, då skärgårdsångarna på grund av svårare ishinder och vissa hänsyn till vinterfisket ofta ej kunna framgå längre än till Alsvik, taga sig fram dit landvägen över öarna för sina resor och godstransporter. Sakkunniga vilja därför gärna omfatta och stödja ett föreliggande, till en del av sin sträckning också redan av länsstyrelsen dömt väg- och färjeprojekt, avseende förbindande av bebyggelsen på Ingmarsö och Norra Svartsö samt även Skälvik med Alsvik på sydändan av Svartsö.

Denna vägförbindelse kan emellertid ej vara tillfyllestgörande även för befolkningens på Husarö och de mellan denna ö och Ingmarsö belägna smärre men bebodda öarna Särsö, Idholmen och Jolpan. Vägen bör utsträckas att omfatta en körväg, ledande vidare österut över Ingmarsö ända till *Finnhamn* på Jolpan. Denna körväg kan vara av enklast möjliga beskaffenhet.

Sakkunniga vilja alltså föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av en enkel väg- och färjeförbindelse *Alsvik—N. Svartsö—Ingmarsö—Finnhamn.*

Inventeringen
avseende parti III.

Detta parti av skärgården, som huvudsakligen består av två ökommuner, Ljusterö och norr därom Blidö, jämte ett antal öar inom angränsande kommuner (Länna, Frötuna, Rådmansö), är tämligen folkrikt och torde hysa det största antalet sommargäster i Stockholms skärgård. Partiet ligger utefter och omkring norra segelleden in till Stockholm.

Partiet kan lämpligen indelas i två komplex: *Ljusterö-* och *Furusundskomplexen.*

Ljusterökomplexet.

Komplexet består av Ljusterö socken med undantag av de öar, som redovisats under Husarö- och Ingmarsökomplexet av parti II. Kommunens hela folkmängd utgjorde 1918 1 703 och 1938 1 522 personer.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Ljusterö (N. och S.)	1 256	1 160	cirka 2 000, därjämte ett avsevärt antal dagsgäster
Östra Lagnö, Siarö	110	81	
Vättersö	18	19	

Såsom befolkningscentra kunna angivas Linanäs på S. Ljusterö med stort villasamhälle, butiker m. m. samt den tättbebyggda delen av S. Ljusterö vid Bolby (300—400 invånare). I övrigt lever befolkningen i allmänhet spridd och livnär sig av jordbruk, fiske och uthyrning av rum till sommargäster. Industri förekommer också. Så finnas t. ex. i Linanäs och Vadholma cementrörsfabriker, i Marum och Mjölnarström kvarn respektive såg. Turisttrafiken är synnerligen omfattande och ger komplexet sin karaktär. Sommarvillornas antal är synnerligen stort.

Trafiken är i allmänhet riktad mot Vaxholm och Stockholm. På Ljusterö finnas för automobil framkomliga vägar över hela ön, av sämre beskaffenhet dock norr om Ljusterö kyrka. På östra Lagnö är vägen av enklare art (kärrväg). Befolkningen har i avsevärd omfattning egna båtar jämte erforderliga bryggor.

Regelbunden ångbåtstrafik betjänar i avsevärd omfattning öarna inom detta komplex och utövas av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag. Den sydöstra sidan av Ljusterö med bryggorna Kårnäs, Tranvik, Örsö, Stensvik och Hummelmora, bestrykes av samma bolags ångbåtslinje, som trafikerar norra leden i Ingmarsö—Husarökomplexet. Om sommaren ha därvid Kårnäs och Tranvik ytterligare 1 tur i vardera riktningen.

Mellersta Ljusterö eller sträckan Linanäs—Vadholma—Väsbystrand—Marum trafikeras dagligen med 1 in- och 1 utgående ångbåtstur under hela året. Under våren och hösten tillkomma ytterligare 1 tur ut och 1 in om dagen på sträckan Linanäs—Väsbystrand, vilket antal under sommaren (juni—augusti) ökas med ännu 1 tur i vardera riktningen (lördagar med ytterligare 2 utgående turer). Härmed beredes alltid möjlighet för resa till och från Stockholm på en och samma dag.

Norra Ljusterö (Väsby, Mörtsunda, Gärdsvik, Västra och Östra Lagnö) trafikeras under vintern (januari—april) med 4 turer i veckan (Lagnö betjänas dock endast av 3 turer). Därmed beredes möjlighet vad beträffar Väsby och Mörtsunda till in- och utresa mellan Ljusterö och Stockholm samma dag. Under våren ha Väsby och Mörtsunda 1 in- och 1 utgående tur om dagen samt Gärdsvik 5—6 och Lagnö 5 turer i veckan i vardera riktningen. Under sommaren (juni—augusti) uppehålles trafiken på samtliga bryggor med 1 daglig tur i vardera riktningen. Till Mörtsunda går dessutom 1 utgående förmiddagstur 3 gånger i veckan, vartill kommer 1 utgående kvällstur på lördagar. Gärdsvik äger 2 dagliga turer ut och in under denna tid. Under våren och sommaren ges därmed i stort sett alltid möjlighet för in- och utresa samma dag. Under hösten (september—december) hava Väsby och Mörtsunda 1 daglig tur i vardera riktningen med möjlighet till in- och utresa samma dag, Gärdsvik har 6—5, Lagnö 5—4 turer i veckan i vardera riktningen men då med begränsad möjlighet till in- och utresa samma dag. Ångbåtarnas gångtid på sträckan Stockholm—Linanäs utgör $1^3/_4$—2 timmar. Vid direkt gång nedbringas dock denna gångtid till cirka $1^1/_2$ timme.

En enskild företagare överför sporadiskt automobiler med en motorpråm mellan Laggarsvik på Södra Ljusterö och Nykvarn å fastlandet.

Busstrafik bedrives, huvudsakligen sommartid, på sträckan Linanäs—Bolby —Stensvik. Därjämte stå fem à sex trafikbilar till förfogande för den interna trafiken på ön.

Isförhållandena kunna inom vissa områden vara mycket hinderliga. För trafik isvägen är besvärande att isränna alltid brytes mellan Ljusterö och fastlandet för fartygsleden Stockholm—Söderarm (Furusundsleden). Vid körbara isar användes isbro.

Posten befordras i regel med ångbåtslägenheterna till och från Stockholm. Under hela året finnas dagliga postlägenheter till Linanäs, Laggarsvik och Ljusterö, under vissa delar av året ett begränsat antal lägenheter i veckan till övriga postanstalter inom komplexet. Inom komplexet finnas poststationer vid Väster—Tranvik, Linanäs, Laggarsvik (postombud), Ljusterö, Västra Lagnö samt Östra Lagnö (postombud).

Telefonstationer finnas i Tranvik, S. Ljusterö, Linanäs, N. Ljusterö, V. och Ö. Lagnö samt Vättersö.

Såsom *brister* hava angivits de mindre tillfredsställande förbindelserna närmaste väg till fastlandet och som *önskemål* en färjeled med möjlighet till ständig automobilförbindelse med fastlandets vägsystem från lämplig plats på Södra Ljusterö (Linanäs, Laggarsvik eller Väsbystrand) till fastlandet (Skeppsdal eller Nykvarn), eventuellt från Norra Ljusterö (Mörtsunda) till Östanå på fastlandet. Därjämte har befolkningen ifrågasatt färjeförbindelse mellan Ö. Lagnö och Siarö samt Ljusterö. Slutligen har ifrågasatts en kommunikationsled från sydöstra Ljusterö (Hummelmora eller Tranvik) till lämplig plats på norra Värmdö (ex. Lillsved).

Furusundskomplexet.

Detta komplex består av tvenne huvuddelar, dels Blidö—Yxlan jämte Furusund samt öster om Blidö liggande öar inom Blidö socken, dels ock ett antal öar mellan Furusund och fastlandet.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Blidö socken (består uteslutande av öar)	1 721	1 522	cirka 1 500, vartill kommer ett stort antal dagsgäster
Inom socknen ligga:			
Blidö	(848)	(656)	
Yxlan	(503)	(408)	
Furusund	(125)	(96)	
Skälbottna	(26)	(19)	
Svartlöga	(56)	(35)	
Rödlöga	(51)	(30)	
Söderöra	(76)	(65)	
Norröra	(66)	(38)	
Stora Gräskö	(33)	(26)	

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Inom Länna socken ligga öarna:			
Väringsö	19	13	
Löparö	102	111	
Hämmarö	30	25	
Högmarsö	321	212	c:a 300
Svartnö	70	46	
Eknö	21	15	
Stommarö	23	21	
Inom Frötuna socken:			
Humblö med Måsholmen	18	15	
Inom Rådmansö socken:			
Söderarm (endast personal, tillhörig lotsverket)	26	17	

Huvudnäringarna äro jordbruk, fiske, uthyrning av rum till sommargäster samt någon industri (Furusunds slip på Högmarsö samt Blidösunds varv, slipar och mekanisk verkstad, vartill komma enskilda båtbyggare).

Befolkningscentra äro Blidö säteri vid Blidö kyrka (cirka 300 invånare), Köpmanholm på Yxlan (135 invånare) med lotsstation, pensionat etc. samt Furusund (96 invånare) med badanstalt, hotell och pensionat, tullpostering m. m. I övrigt är befolkningen spridd. Komplexet har en synnerligen livlig turisttrafik och antalet sommarvillor på Blidö—Yxlan är stort. Komplexets huvudorter äro Stockholm och Norrtälje.

Trafiken, avseende befolkningens rese- och transportbehov, riktar sig såväl mot Stockholm som ock, kanske övervägande, mot Norrtälje. I Norrtälje finnes för komplexets befolkning avsett sjukhus, administrativa och judiciella myndigheter o. s. v. För turisttrafiken torde förbindelserna med Stockholm äga huvudsaklig betydelse. Såväl på Yxlan som Blidö finnas för trafik brukbara körvägar. Motorbåtar och bryggor finnas i stor utsträckning. Trygg förbindelse med fastlandet vintertid kan i allmänhet ej påräknas från de stora öarna på grund av öppen isränna i norra farleden till Stockholm.

Med Stockholm och Norrtälje uppehålles regelbunden ångbåtstrafik av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag; med undantag för period, då ishinder möter, dessutom (endast mot Stockholm) av ett lokalt rederi, Ångfartygsaktiebolaget Blidösund. Mellan Almvik i Blidösundet, Furusund och fastlandet vid Spillersboda (vid ishinder Östernäs) bedriver jämväl enskild företagare regelbunden motorbåtstrafik i samtrafik med Stockholm—Roslagens järnvägars billinjenät.

Trafiken på Blidöns östra sida med öarna Norröra och Söderöra uppehålles av Vaxholmsbolaget under senare delen av maj med 4 turer i veckan i vardera riktningen. Svartlöga har samtidigt 3 turer i vardera riktningen. Under sommarmånaderna (juni—augusti) gå dagliga turer med möjlighet till

in- och utresa, avseende Stockholm, samma dag. Under övriga delar av året saknas regelbunden trafik.

Blidösundet trafikeras under vintern (januari—mars) med 3 turer i veckan i vardera riktningen av Vaxholmsbolaget utan möjlighet till in- och utresa samma dag. Is ligger då vanligen mellan Yxlan och Blidö, varför trafiken går in i sundet norr ifrån och då endast till Norrsunds brygga. Under våren (april—maj) ökas turernas antal, under april till 4 och under maj till 5 turer i veckan i vardera riktningen, utan möjlighet likväl till in- och utresa samma dag. Under sommaren (juni—augusti) uppehålles trafiken med 1 daglig tur i vardera riktningen. Därtill komma 3 förmiddagsturer ut och 3 förmiddagsturer in i vardera riktningen i veckan (lördagar tillkommer därjämte 1 utgående tur). Under sommaren erbjudes dagligen lägenhet till resa till Stockholm och åter på dagen. Under hösten sjunker antalet åter, i september till 5 ut- och 5 ingående turer samt under oktober—december till 5 ut- och 4 ingående turer i veckan utan möjlighet dock till in- och utresa samma dag. Våren, sommaren och hösten upprätthållas ovanstående turer av Vaxholms- och Blidösundsbolagens ångare. Restiden Blidö—Stockholm exempelvis från Almvik uppgår till cirka $3^1/_2$ timmar.

Motorbåten på linjen Almvik (Blidösundet)—Köpmanholm—Furusund—Spillersboda (fastlandet) upprätthåller 2 dagliga turer med möjlighet till in- och utresa samma dag, avseende såväl Stockholm som Norrtälje. Gångtiden är här 1 timme 40 minuter. Båten står i Spillersboda i förbindelse med buss till Norrtälje med en restid av cirka 45 minuter och därifrån i samtrafik med Stockholm—Roslagens järnvägar. Över denna väg utgör sammanlagda restiden till Stockholm cirka 4—$5^1/_2$ timmar. Vid ishinder utbytes Spillersboda mot Östernäs på Rådmansölandet, där anknytning finnes till billinje till Norrtälje.

Yxlans västra sida betjänas i riktning mot Stockholm och Norrtälje (direkt eller via Rådmansö) av Vaxholmsbolaget om vintern (januari—mars) med 3 ut- och ingående turer i veckan, under våren (april—maj) 5 ut- och 4 ingående turer i veckan, under sommaren (juni—augusti) med daglig tur in och ut; dessutom finnas förmiddagsturer ut 5 gånger i veckan och eftermiddagsturer in 3 gånger i veckan; under hösten (september—december) minskas turernas antal till 3 ut- och 4 ingående turer i veckan. Härmed beredes möjlighet till in- och utresa samma dag endast om sommaren.

Restiden Stockholm—Yxlö brygga utgör i regel $2^3/_4$—$3^1/_2$ timmar.

Isförhållandena inom Furusundskomplexet kunna vara synnerligen besvärande. Isränna hålles öppen mellan Yxlan och fastlandet (Furusundsleden).

Post- och telefonförbindelserna äro tämligen tillfredsställande. Poststationer finnas i Furusund, på Blidö och Yxlan samt postombud på Svartlöga och Norröra. Under åtta månader av året finnas dagliga postlägenheter, under återstående fyra månader sex lägenheter i veckan till nämnda postanstalter. Norröra får post två gånger i veckan medelst lantbrevbäring från Blidö, och Svartlöga har daglig postgång under sommarseglationen. Telefon-

stationer finnas i Furusund, på Blidö, Oxhalsö, Söderöra, Svartlöga, Gräskö och Sundskär.

Såsom *brist* ha i samband med inventeringsförrättningen angivits de otillfredsställande förbindelserna närmaste väg till fastlandet, såväl i riktning mot Norrtälje som mot Stockholm.

Framhävts har också den jämförelsevis långsamma postgången till komplexets huvudorter.

Såsom *önskemål* hava framhållits dels insättandet av en färjebåts- (eventuellt passbåts-) led från Yxlans sydspets (Vagnsunda) till lämplig plats vid fastlandets vägnät (förslagsvis Fäviken söder om Vättershaga) i samband med utbyggnad av vägnätet på Yxlan och anordnande av färjeförbindelse över Blidösund vid Almvik eller av en passbåtsled mellan Glyxnäs på S. Blidö över Vättersö till Gregersboda på fastlandet i närheten av Östanå. Vidare har framhållits önskvärdheten av förbättrade förbindelser mellan N. Blidö—Köpmanholm—Furusund—Spillersboda respektive Solö på fastlandet och mellanliggande öar. Slutligen har framställning inkommit från befolkningen om bättre postgång från Solö och kringliggande öar till Roslagsbanan och Stockholm.

Under utredningsarbetets gång har därjämte framkommit önskemål från befolkningens sida om inrättande av passbåtsförbindelse mellan Blidö och de därutanför belägna, mera isolerade öarna Rödlöga, Svartlöga, Norröra och Söderöra.

I allt uppvisar detta avsnitt av Stockholms läns skärgårdar ett invånareantal år 1918 om 3 735 personer och år 1938 om 3 257 personer, samt år 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 3 800 personer, däri ej inberäknade dagsgäster till ett betydande antal.

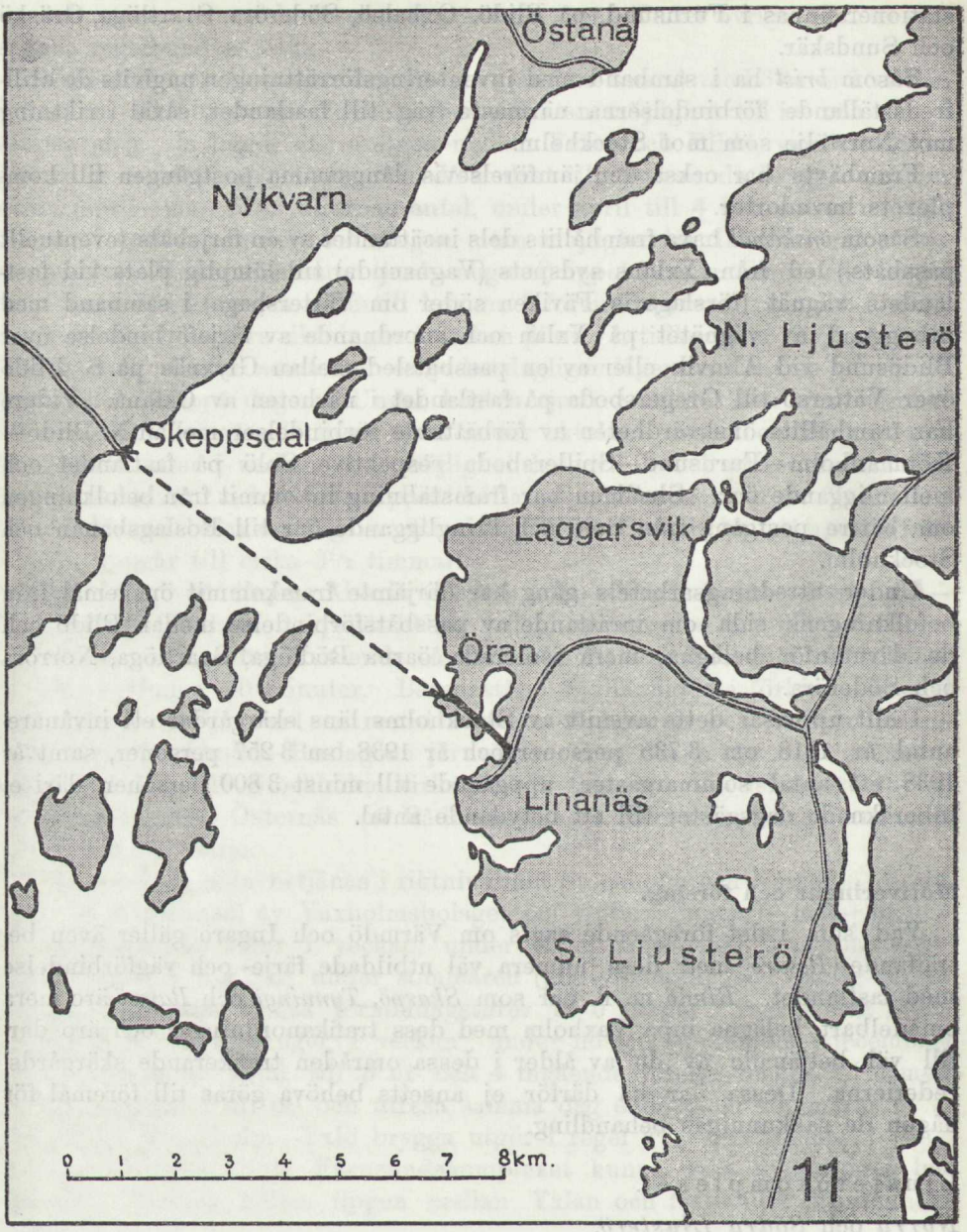
Motiveringar och förslag.

Vad som i det föregående sagts om Värmdö och Ingarö gäller även beträffande *Resarö* med dess numera väl utbildade färje- och vägförbindelse med fastlandet. *Rindö* m. fl. öar som *Skarpö, Tynningö* och *Ramsö* äro mera omedelbart belägna inpå Vaxholm med dess trafikanordningar och äro därtill väl betjänade av de av ålder i dessa områden trafikerande skärgårdsrederierna. Dessa öar ha därför ej ansetts behöva göras till föremål för någon de sakkunnigas behandling.

Ljusterökomplexet.

Norra och *Södra Ljusterö.*

Det kan icke med fog resas någon erinran mot sättet och omfånget, varpå Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag ombesörjer trafiken sjöledes från ön i huvudriktningen för dess trafik mot Vaxholm och framförallt Stockholm. Det är emellertid en för innevarande tid naturlig företeelse att trots denna skärgårdsrederiets förtjänstfulla insats önskemål likväl uppstått om inrättandet av en fullgod färjeförbindelse i anslutning till fastlandets vägsystem.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Behovet av en sådan har givit sig visst uttryck i den primitiva men likväl i användningen dyra förbindelse för direkt biltrafik, som enligt inventeringen redan förefinnes.

Ljusterös geografiska läge och storleksordning samt dess betydande invånareantal synes göra det tidsmässigt sett skäligen påfordrat, att befolk-

ningen kommer i åtnjutande av förmånen att äga direkta billinjer samt möjligheten att för sina godstransporter kunna bruka till öns vägsystem överförbara lastbilar.

Planer på anordnande av en färjeförbindelse för Ljusterö ha även, med inlägg från befolkningen både för och emot, länge diskuterats och ha därvid av anhängarna till färjetanken ifrågasatts olika alternativa leder, såsom från vägslutet på ön vid *Lervik* till *Östanå* på fastlandet, från vägslutet på ön vid *Laggarsvik* till *Nykvarn* på fastlandet samt slutligen — upptaget av sakkunniga — från *Öran* nära *Linanäs* på ön till *Skeppsdal* på fastlandet. Av dessa alternativ ligger Öran—Skeppsdal uppenbarligen förmånligast till för huvudtrafikriktningen mot Stockholm och är ur den synpunkten att föredraga. Vidare leder till Skeppsdal god allmän väg, vilket icke är fallet beträffande det annars ur trafiksynpunkt mest likvärdiga alternativet Laggarsvik—Nykvarn, för vilket skulle erfordras en omläggning av vägen Nykvarn—Åsätra, betingande en kostnad av ej mindre än cirka 183 000 kronor.

Sakkunniga hava därför velat ägna det av dem upptagna alternativet *Öran* (Linanäs)—*Skeppsdal* en närmare prövning och ha gjort en teknisk och ekonomisk undersökning angående detsamma. Projektet går tekniskt ut på anläggande av cirka 700 m väg från *Linanäs*, hållen i samma standard som den vid Linanäs befintliga allmänna vägen och ledande över den norr om Linanäs långt inträngande viken fram till *Öran*, där färjeläget på Ljusterösidan kan anordnas omedelbart söder om ångbåtsbryggan. Vid *Skeppsdal* på fastlandssidan kan färjeläget förläggas invid och omedelbart norr om den befintliga ångbåtsbryggan. Den för leden erforderliga färjan skulle vara av storlek och utrymmen, jämförliga med den under Sandhamn—Möjakomplexet omnämnda Djuröfärjans, och härmed kan påräknas även i och för vinterförbindelsens tryggande en isbrytningsförmåga, som antages vara i regel tillräcklig för att bemästra den isbeläggning, som plägar förekomma i berörda del av vattnen mellan Ljusterö och fastlandet.

Sakkunniga vilja förorda inrättandet av denna färjeled för Ljusterös del och föreslå för utförandet av de erforderliga anläggningarna av vägar och färjelägen samt för anskaffning av färjan nödig anslagstilldelning.

Kommer denna färjeled till stånd, anse sakkunniga sedan icke sådant behov föreligga av den ifrågasatta förbindelsen från Ljusterös sydligaste del — *Tranvik* eller *Hummelmora* — till *Lillsved* på Värmdö, att detta önskemål bör göras till föremål för något de sakkunnigas förslag.

Östra Lagnö och *Siarö*.

Huvudvägen å Ljusterö är intagen till allmänt underhåll och användbar för mindre fordringsfull biltrafik. Med den befintliga allmänna vägen når man för Ö. Lagnös del fram över V. Lagnö till en plats nära sundet mellan V. och Ö. Lagnö. Över Ö. Lagnö och till bebyggelsen vid Lagnö ö på Ö. Lagnö utsida leder sedan en enklare körväg, men någon färjeförbindelse mellan denna väg på Ö. Lagnö och Ljusterövägarna finnes ej. Önskemål ha emellertid framställts om anordnande av en sådan förbindelse, och

detta anse sig sakkunniga vilja biträda. Ett liknande önskemål har ock framställts för *Siarö* del, men då förhållandena för överfarten med vanliga båtar där äro lättare samt anordningen även avser ett mindre trafikbehov, ha sakkunniga ej ansett sig vilja göra detta senare önskemål till föremål för något sitt förslag.

Sakkunniga föreslå alltså nödig anslagstilldelning för Ö. Lagnöfärjans anordnande, avseende utförande av anslutningsvägar med färjelägen samt anskaffning av en mindre, frigående motordriven färja.

Furusundskomplexet.

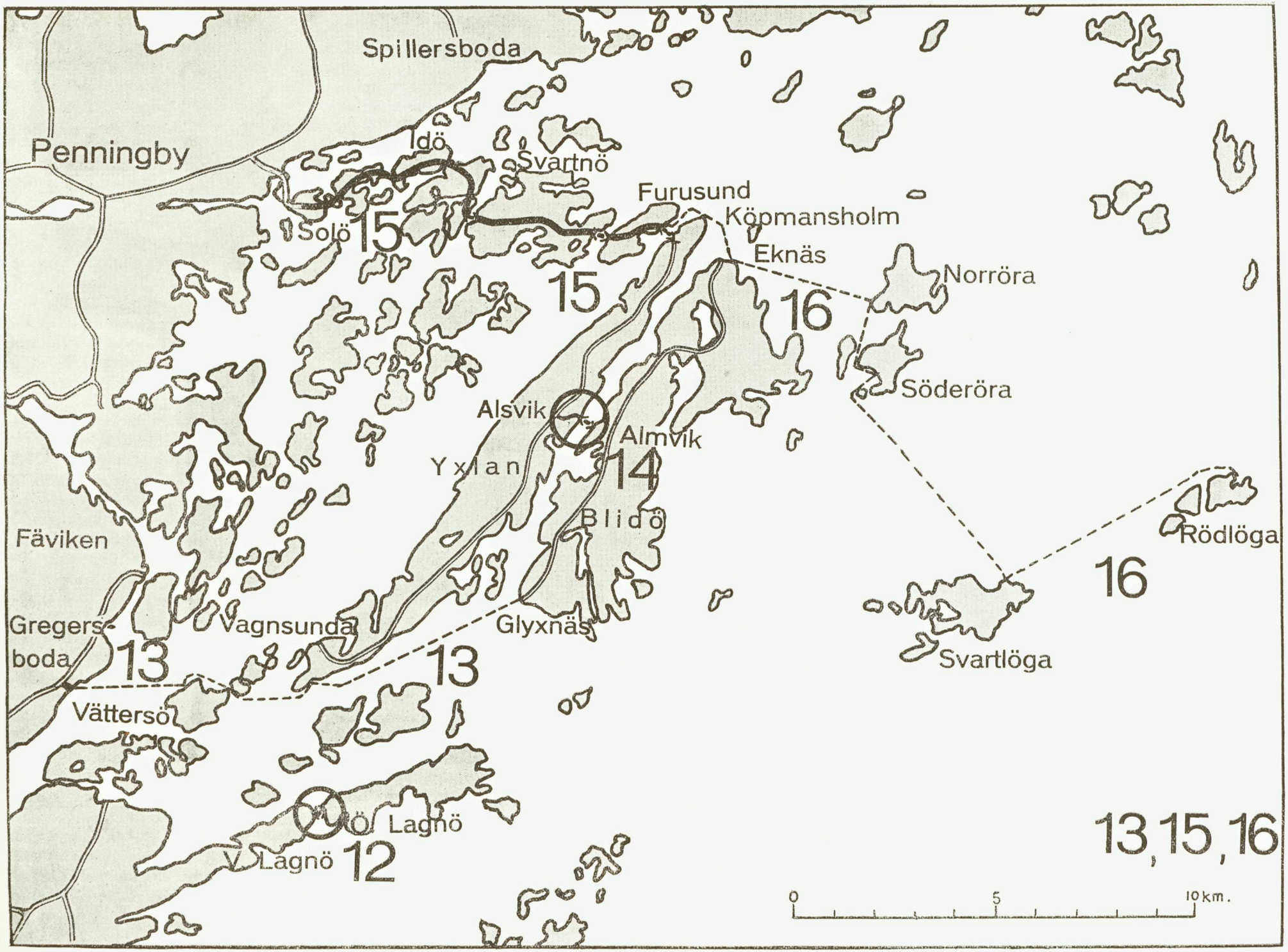
Inom detta komplex börjar för de flesta av öarna att skönjas en huvudriktning för trafiken även emot Norrtälje och ej deciderat mot Stockholm. Det gäller även här att, om också de lägenheter, som de inom komplexet trafikerande skärgårdsrederierna erbjuda, äro övervägande goda både vad antal och snabbhet beträffar, så ha dock bestämda uttryck givits för en åstundan att ernå förbindelser kortaste väg emot fastlandet. Därmed skulle av naturliga geografiska skäl erbjudas tidsbesparing och större frihet vid val av befordringslägenheter liksom ock beroende i mindre grad av vintertidens trafiksvårigheter på långa sjöleder. Detta är givetvis också bestämmande för den riktning, i vilken önskemålen gå, när det gäller kommunikationsförbättringar för här berörda öar.

Yxlan och *Blidö*.

Dessa öar med sin betydande både bofasta och tillfälliga befolkning stå, som av inventeringsförrättningen framgår, helt naturligt i beroende av tidvis glesa och tämligen tidskrävande ångbåtslägenheter till Stockholm samt särskilt vintertid av osäkra, av privatföretag upprätthållna förbindelser mot Norrtälje. Sakkunniga anse det därför vara angeläget att söka bereda öarna en god och genom anknytning till det allmänna vägväsendet för framtiden tryggad förbindelse, orienterad mot lämplig punkt i fastlandets vägsystem.

I sådant syfte ha sakkunniga prövat ett projekt, avseende att i den för trafiken mot Stockholm bästa riktningen inrätta en genomgående väg- och färjeförbindelse med *färjebåt* för *Vättersö*, *Vagnsundaö*, *Yxlan* och *Blidö*, utgående från *Fäviken* vid väg å fastlandet cirka 1·5 km söder om *Vättershaga*.

För tillskapandet av denna led skulle vid *Fäviken* som utgångspunkt på fastlandet anläggas cirka 350 m anslutningsväg med brygga. På *Vättersö*, där fullgod brygga finnes, föreligger ej heller behov av några vägförbättringar. Å *Vagnsunlaö* skulle anläggas brygga vid *Sjöbodarna* i *Mörtviken* samt byggas en cirka 700 m över *Vagnsunda by* förande ny anslutningsväg till huvudvägen på *Yxlan*, vilken senare redan är intagen till allmänt underhåll. Vägsystemen å *Yxlan* och *Blidö* skulle förbindas genom en dragfärja, med leden förlagd med hänsyn tagen till öarnas bebyggelsecentra mellan en punkt på Yxlan mitt emot *Almvik* på Blidö och *ångbåtsbryggan* vid *Almvik*. För färjeleden skulle utföras anslutningsvägar cirka 350 m på Yxlansidan och cirka 150 m på Blidösidan.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Det för leden *Fäviken—Vagnsundaön* erforderliga färjefartyget har på grund av navigationsförhållanden och behovet att även angöra Vättersö ej varit lämpligt att antaga som en vanlig vägfärja utan skulle härför avses en färjebåt, som skisserats med dimensionerna längd 24 m, bredd 7 m, djupgående 2·3 m. Farten har med 200 hkr-motor beräknats till 10 knop på last och skulle isbrytningsförmågan då räcka för framkomlighet genom is upp till cirka 6″ tjocklek; grövre is kan beräknas vara körbar med lastade fordon. Utrymmen skulle beredas för ombordtagning samtidigt av 2 personbilar och 2 lastbilar med last, 75 passagerare samt last i rum om cirka 15 ton.

Restiden från Almviks färja till Stockholm har beräknats för 10 km landsväg å Yxlan, 7 km färjeled Vagnsundaö—Vättersö—Fäviken, 29·5 km landsväg med billinje Fäviken—Åkersberga järnvägsstation samt 27 km järnväg till Stockholm till sammanlagt cirka $2^1/_2$ timmar. Restiden till Norrtälje har på liknande sätt beräknats till $2^3/_4$—3 timmar.

Engångskostnaden för ledens anordnande har beräknats till 263 000 kronor, varav 150 000 kronor för färjebåten. De årliga driftskostnaderna ha beräknats till 35 000 kronor.

Det finge alltså, som synes, förutsättas betydande penningutlägg för anordnande och drift av denna färjebåtsled. Härtill kommer, att den för den fast boende befolkningen kanske mest betydelsefulla förbindelsen, nämligen med Norrtälje, icke kan anses med den bliva på ett tillfredsställande sätt ordnad. Färjebåtsleden är till slut utsatt för svåra isförhållanden.

Sakkunniga hava därför även prövat ett annat projekt för Yxlans och Blidö trygga förbindande med fastlandet, ett projekt, vilket enligt vad sakkunniga hava sig bekant, omfattas med intresse och framföres som ett önskemål av den berörda befolkningens majoritet.

Detta projekt avser anordnandet av en väg- och färjeförbindelse, ledande från *Köpmanholm* å Yxlans nordspets med bilfärja (mindre motorfärja) till *Furusund*, 1·5 km väg över *Furusundslandet* till *Eknöströmmen*, mindre motorfärja över den sällan tillfrysande Eknöströmmen till *Eknö*, varifrån 4 km väg över uppgrundade sund skulle anläggas till *Norrsjön* å *Svartnöns* nordvästsida, där åter en mindre dragfärja skulle insättas för ledens överförande till *Långön*. Från Långön skulle sedan en på grund av de nästan igengrundade sunden relativt lätt utförbar väg av 6 km längd framföras över *Långön—Humblön—Idö—Storö* till *Solö* på fastlandet. Vid *Solö* möter för billinjetrafik tillåten väg 5·3 km från *Penningby* vid kustlandsvägen mellan Norrtälje och Stockholm. Slutligen skulle även i detta projekt anordnas den färjeförbindelse mellan Yxlan och Blidö vid Almvik, vilken förut beskrivits.

Det geografiska avståndet från Almvik till Stockholm blir på denna led vid användande av vägen över Åkersberga 89 km att jämföras med Vagnsunda—Fävikenledens avstånd 74 km samt vid användande av vägen över Norrtälje 111 km emot samma Vagnsunda (via Åkersberga)—Fävikenledens avstånd 74 km. Avståndet från Almvik till Norrtälje blir 34 km emot Vagn-

sunda—Fävikenledens 59 km. Restiderna från Almvik kunna beräknas vid resa till Stockholm över Solö och Åkersberga bliva 2½ timmar och för resa över Norrtälje 3¼—3½ timmar att jämföras med Fävikenvägens restid 2½ timmar. Restiden från Almvik till Norrtälje kan beräknas till 1¾ timme att jämföras med Fävikenvägens restid 2¾—3 timmar.

Väg- och färjeleden ifråga till Yxlan och Blidö ställer sig alltså i resehänseende förmånlig, och man kan beräkna, att den vintertid är praktiskt taget alltid framkomlig. Vidare ställer den sig endast oväsentligt dyrare att anordna än leden Vagnsunda—Fäviken samt beträffande driftkostnaderna snarare fördelaktigare, även om man till dem får lägga driftkostnaderna för den enkla passbåtslinje, som sakkunniga, enligt vad nedan säges, önska som viss ersättning för den bortfallande färjebåtsleden Fäviken—Vagnsunda föreslå för att tillgodose *Vättersö* samt Yxlans och Blidös sydligaste delar.

Med stöd av det anförda vilja sakkunniga sålunda förorda anordnandet på angivet sätt av en *fastlandsförbindelse* för *Yxlan* och *Blidö* över *Furusund* och *Solö* samt föreslå därför nödig anslagstilldelning.

Vättersö och *Vagnsundaö.*

Vid det förhållande, att med framläggandet av ovan angivna förslag planen på den diskuterade färjebåtsleden Fäviken—Vagnsundaö bortfaller, vilja sakkunniga förorda inrättandet av en till vägväsendet sluten enklare passbåtslinje för dagliga turer fram och åter *Glyxnäs* å södra Blidö—*Vagnsunda* å södra *Yxlan* (nuv. ångbåtsbryggan)—*Vättersö*—*Gregersboda.* Denna passbåtslinje kommer att i Gregersboda korrespondera med här anordningsbar billinje till Åkersberga järnvägsstation samt därvid uppvisa en geografisk väglängd Glyxnäs—Stockholm av 67 km med en restid av cirka 2½—2¾ timmar. Sakkunniga hava för denna passbåtslinje utgått från ett mindre fartyg, lika det, som beskrivits vid behandlingen av Blekinge läns skärgårdar såsom avsetts för passbåtslinjen Stenshamn—Hästholmen. Denna mindre passbåt äger ingen större isgångsförmåga men, även om linjen Gregersboda—Vättersö—Blidö vintertid är starkt isbesvärad, så gäller dock, att när trafiken där på grund av ishinder får inställas, så är framkomligheten likväl för Yxlans och Blidös del och i stort sett även för Vättersö tryggad i och med befintligheten av norra vägen till fastlandet över Yxlan och Furusund.

Anordnandet av denna linje påfordrar sålunda blott anskaffning av en mindre passbåt, och föreslå sakkunniga därför nödig anslagstilldelning.

Svartnö, Högmarsö och *Hämmarö m. fl.*

Beträffande dessa öar vilja sakkunniga blott framhålla, att, om ovan föreslagna väg- och färjeförbindelse Furusund—Solö kommer till stånd, den berör och betjänar Svartnö direkt samt att man för *Högmarsö* och *Hämmarö* bör kunna utgå från tillkomsten av en enkel, av befolkningen själv anordnad pass- och postbåtsförbindelse.

Rödlöga, *Svartlöga*, *Söderöra* och *Norröra*.

För tillgodoseende av dessa i havet utanför Blidö mera isolerat belägna öar vilja sakkunniga föreslå inrättandet av en i vägväsendet inlemmad, enkel passbåtslinje för dagliga turer under månaderna september—maj, då den vanliga reguljära ångbåtstrafiken icke uppehålles, fram och åter *Rödlöga—Svartlöga—Söderöra—Norröra—Eknäs* på Blidö nordspets—*Furusund*, där anslutning ges till den ovan föreslagna väg- och färjeleden över Furusund till fastlandet.

Denna linje är i ytterområdena praktiskt taget obesvärad av ishinder, och för dess anordnande erfordras därför blott en mindre passbåt av samma slag som för Gregersboda—Vättersö—Blidölinjen. Sakkunniga föreslå för dess anskaffande nödig anslagstilldelning.

Inventeringen
avseende parti IV.

Detta huvudparti, som omfattar länets skärgårdar norr om Kapellskär—Söderarm (Finlandsleden), kan lämpligen indelas i två komplex: *Björkö—Arholmakomplexet* och *Östhammar—Öregrundskomplexet*.

Björkö—Arholmakomplexet.

Komplexet omfattar ett antal öar kring Rådmansölandet, en del av Vätö socken samt hela Björkö—Arholma socken och begränsas i norr av Väddö kanal.

	Invånareantal		Sommargäster
	1918	1938	1938
Inom Rådmansö socken:			
Tjockö	223	140	c:a 100
Inom Vätö socken:			
Lidö	8	27	
Inom Björkö—Arholma socken	1 036	679	c:a 1 000
Inom socknen ligga:			
Idö	(12)	(8)	
Krokholmen	(3)	(3)	
Arholma	(139)	(90)	
Björkö	(c:a 880)	(c:a 580)	

Vätö med cirka 1 000 invånare (huvudö i socknen med samma namn) är medelst färjeförbindelse mellan Vätö kyrka och Nysätra förbunden med fastlandet. Den synes av denna anledning ej böra närmare behandlas i denna inventering. Björkö intager däremot på grund av sitt läge emellan de yttre skärgårdsöarna (Arholma m. fl.) en annan ställning, jämförlig exempelvis med Vindö, och kan därför lämpligen redovisas i detta sammanhang. Björkö står via dess förlängning i norr, Väddö, i fast förbindelse med fast-

landet och dess bussnät medelst landsvägsbroar vid Bagghus och Elmsta samt färja vid Trästa.

Såsom befolkningscentra för de rena skärgårdsöarna kunna betecknas Arholma med lotsstation, ett flertal pensionat och butiker, samt möjligen även Tjockö. På Vätö är kyrkbyn Harg befolkningscentrum. Komplexets huvudort är Norrtälje.

Befolkningens huvudnäringar är jordbruk, något fiske samt industri (stenindustri på Vätö). Rumsuthyrning förekommer även, särskilt på Björkö och Arholma. På Lidö drives pälsdjursuppfödning i avsevärd omfattning, i mindre utsträckning även på Arholma. Komplexet är turist- och utflyktsort av icke ringa betydelse.

*Trafik*riktningen för under turistsäsongen huvudsakligen mot Stockholm och i övrigt västerut mot Norrtälje och fastlandet (Vätö direkt eller via Björkö) eller norrut över Björkö—Väddö till Häverödals järnvägsstation. Tidigare har busstrafik genom Stockholm—Roslagens järnvägars försorg varit anordnad från Björkö norrut över Väddö till fastlandets bussnät, närmast för vinnande av förbindelse med Norrtälje, men denna trafikanordning har numera på grund av vägsystemets gestaltning och därav vållad ringa användning från befolkningens sida upphört. Vätö är förbundet med busslinje till Norrtälje.

Utom på Vätö och Björkö, där landsvägar finnas, hava enklare ägovägar anlagts på Arholma och Tjockö. Befolkningen använder sig i stor utsträckning av egna båtar och vintertid jämväl av isvägar, därest hinder däremot ej möter (norra farleden går innanför Arholma).

Komplexet betjänas av regelbunden ångbåtstrafik till de flesta mera betydande öarna. Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag upprätthåller sålunda ångbåtstrafik från Stockholm till Rådmansölandet (Tjockö)—Arholma—Björkö med möjlighet att, avseende Stockholm, komma in och åter ut på samma dag under sommarmånaderna. Ett lokalt rederi betjänar trafiken mellan Norrtälje och Björkö respektive Arholma med delvis dagliga turer och då med möjlighet, avseende Norrtälje, att komma in till staden och åter ut till öarna samma dag, åtminstone i vad avser Björkö. Trafiken mellan Norrtälje och Björkö—Arholma upphör dock med inträdande ishinder. Vidare uppehållas passbåtslinjer i privat regi mellan Gräddö på Rådmansölandet i anslutning till fastlandets bussnät och Tjockö respektive Fejan samt mellan Björhövda vid norra ändan av Vätösund samt Marum på Björkö. Dessa linjer stå i förbindelse med regelbundna billinjer till Norrtälje. På Vätö och Björkö drives därjämte yrkesmässig biltrafik.

Post- och telefonförbindelser anses tillfredsställande. Poststationer finnas på Vätö, Björkö och Arholma med daglig postgång. Till Tjockö befordras posten med brevbäringslinje från fastlandet. Inom komplexet finnas telefonstationerna Tjockö, Vätö, Björkö, Arholma och Arholma båk.

Såsom *brister* ha påtalats de otillfredsställande förbindelserna mellan fastlandet och Tjockö respektive Björkö södra del—Arholma och de smärre öarna söder därom och såsom *önskemål* ha framförts dels anordnande av en

passbåtsförbindelse mellan Räfsnäs på fastlandet i förbindelse med dess bussnät och öarna Tjockö, eventuellt därutanför liggande öar, dels ock utbyggnad av passbåtslinjen Björhövda—Marum till en färjeförbindelse mellan fastlandet och Björkö med anslutande passbåtslinje mellan Björkölandet och Arholma.

Östhammar—Öregrundskomplexet.

Detta komplex innefattar en sydlig grupp öar kring Singöfjärden (Singö socken samt vissa öar inom Hargs och Börstils socknar) och en nordlig del, omfattande den mittemot Öregrund belägna Gräsö socken, bestående uteslutande av öar.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Sommargäster 1938
Singö socken (består uteslutande av öar)	551	431	c:a 500
Inom socknen ligga öarna			
Singö	(458)	(c:a 360)	
Fogdö	(39)	(31)	
Medholma	(14)	(7)	
Svartklubben, Understen	(30)	(28)	(lots- och fyrplatser)
Inom Hargs socken ligga öarna			
Värlingsö	78	35	
Tvärnö	119	43	
Inom Börstils socken:			
Länsö	54	23	
Länsöholmen	10	3	
Sundskär	8	3	
Raggarö	127	80	c:a 100
Slätö	10	—	
Fälö	37	32	
Alnön	48	32	
Gräsö socken (består endast av öar)	1 224	1 031	c:a 300
Inom socknen ligga öarna, bland andra,			
Gräsö	(1 058)	(1 081)	
Ormö	(40)	(30)	
Sladdarö	(17)	(18)	
Stora Risten	(32)	(34)	
Lilla Risten	(10)	(6)	
Rävsten	(17)	(10)	
Fårön	(7)	(5)	
Örskär (endast lotsverket tillhörig personal)	(13)	(29)	

Befolkningen är spridd. Som befolkningscentra kunna dock betecknas kyrkbyn på Singö samt sockenbryggan vid Gräsö kyrka. Huvudorter för

komplexet äro beträffande södra delen Grisslehamn, Hargshamn och Östhammar samt beträffande norra delen Öregrund.

Befolkningen livnär sig huvudsakligen av jordbruk. Fiske förekommer (även strömmingssalteri), likaså industri (kalkstensbrytning och båtbyggeri) inom södra delen av komplexet. Invånarna på Svartklubben, Understen, Djursten och Örskär tillhöra lotsverket.

*Trafik*riktningen för södra delen av komplexet i vad på Singö ankommer för mot Grisslehamn, varifrån billinje leder till Häverödals järnvägsstation, och till Herräng, där anslutning vinnes till buss till Hallstavik med järnvägsstation, traktens tingshus o. s. v. Från öarna inom Hargs och Börstils socknar söker sig trafiken huvudsakligen till Hargshamn respektive Östhammar, varifrån billinjer leda till Häverödals respektive Gimo järnvägsstation eller Älvsnäs på halvön Söderön i Börstils socken. Från Gräsö går all trafik till Öregrund, varifrån billinje finnes till nämnda järnvägsstationer på Stockholm—Roslagens järnvägar.

På Singö finnes en för automobil framkomlig väg, på Fogdö däremot endast enklare kärrväg. Tvärnö och Raggarö åter sakna farbara vägar. På Gräsö finnas vägar av enklare beskaffenhet, till huvuddelen dock användbara för biltrafik. I övrigt anlitas befolkningens egna båtar och befintliga ångbåtslinjer. Vintertid kunna i allmänhet isvägar begagnas till fastlandet från öarna kring Singöfjärden, ifall ej isränna uppbrutits till Hallstavik.

Regelbunden ångbåtstrafik uppehålles av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag, vars Öregrundslinje angör Fogdö och Singö. En kustångare anlöper dessutom Öregrund vid resa mellan Stockholm och Gävle. Yrkesmässig passbåtsförbindelse har i viss utsträckning uppehållits mellan Singö och Herräng samt mellan öarna i Börstils socken och Östhammar ävensom mellan Gräsö och Öregrund, i den mån is ej hindrar. Busstrafik drives på Gräsö mellan Norrboda på öns norra del och Idön vid Gräsöns södra spets. Denna trafik står i förbindelse med passbåtstrafiken Öregrund—Gräsö vid den s. k. sockenbryggan.

Postanstalt finnes på Singö med 6 lägenheter i veckan. Från poststationerna i Grisslehamn och Hargshamn betjänas även öarna i övrigt i komplexets södra del. Postgången till Gräsö är ordnad på sådant sätt, att post går fyra gånger i veckan från Öregrunds poststation till södra delen av ön och sex gånger i veckan till norra delen.

Telefonstationer finnas på Fogdö (Fygda) och Singö (Singö och Norra Ellan) ävensom på Gräsö, Ormskär, Stora Risten, Bjuröskatan och Rävsten.

Såsom *brister* hava angivits de i allmänhet otillräckliga förbindelserna med fastlandet, särskilt vintertiden. På Tvärnö och Raggarö har därjämte såsom brist anförts avsaknaden av vägar och på Gräsö bristen på sådana i nöjaktig utsträckning. Postgången har angivits såsom otillfredsställande ifråga om Raggarö, Tvärnö och Gräsö.

Såsom *önskemål* hava angivits förbättrade förbindelser från Singö och Fogdö till Grisslehamn (eventuellt Herräng) och från Raggarö och Tvärnö över Älvsnäs respektive Tuskö till Östhammar. Vidare har framhållits som

önskemål anordnande av en färjeled mellan Öregrund och Gräsö, avsedd för automobiltransport, samt utbyggnad av vägnätet på Gräsö, närmast avseende anläggande av en enklare väg Östermörtarö—Kallboda—Kovik—Svartbäcken—Österbyn—Västerbyn—Gräsö sockenbrygga. Vissa önskningar hava även framkommit ifråga om den inom Börstils socken belägna fastlandsdelen »Söderöns» vägförbindelse. Slutligen har ifrågasatts daglig postgång till Tvärnö och Raggarö, förbättrad postgång på Gräsö samt anordnande av bättre telefonförbindelser till Tvärnö och Raggarö.

Länsstyrelsen i Stockholms län har till inventeringsmaterialet beträffande komplexen Björkö—Arholma och Östhammar—Öregrund ansett sig böra anmärka, »att den icke ansett påkallat låta verkställa någon utredning i förevarande hänseende beträffande Väddö, som redan äger kommunikationsförbindelser med fastlandet dels genom en vid Trästa anordnad färja, dels genom bro över Väddö kanal vid Elmsta och dels genom en färjeförbindelse vid Bagghus, som inom kort kommer att ersättas med en under byggnad varande bro därstädes.

Av uppgifterna i desamma hade länsstyrelsen kommit till den uppfattningen, att de skärgårdskomplex, som borde göras till föremål för särskild uppmärksamhet, vore Gräsödelen av Öregrunds skärgårdskomplex, Östhammars västra skärgårdskomplex, Östhammars östra skärgårdskomplex, Yxlö skärgårdskomplex och Bedarö. Länsstyrelsen förutskickar, att den helt naturligt är intresserad av kommunikationernas förbättrande för skärgården i allmänhet, men att länsstyrelsen dock anser sig böra utgå ifrån att blivande åtgärder i sådant avseende främst böra inriktas på de områden, där behovet starkast gör sig gällande.

Vad angår Öregrunds skärgårdskomplex är länsstyrelsen helt av den uppfattningen, att det för Gräsö är en synnerligen betydelsefull fråga att erhålla ordnad kommunikationsförbindelse med fastlandet. Åtgärder för detta ändamål hava redan vidtagits genom att länsstyrelsen låtit uppgöra arbetsplaner för anordnande av färjeförbindelse mellan Gräsö och fastlandet. Det torde vara att emotse, att dessa arbetsplaner skola bliva utarbetade inom en ganska nära framtid, men när den arbetsplan, som därefter befinnes mest lämplig, skall kunna komma till utförande, torde väsentligen bliva beroende på tillgången av erforderliga medel. Länsstyrelsen vill givetvis tillse, att något onödigt dröjsmål med företaget icke uppkommer, men det torde, med utgångspunkt från nuvarande medelstilldelning och övriga å frågan inverkande förhållanden, likväl vara att räkna med, att igångsättandet icke skall kunna ske inom de närmaste åren. Endast om för ändamålet kan emotses ökning av anslaget till väganläggningar eller, eventuellt, särskilt anslag, kan väntetiden förkortas. Länsstyrelsen anser sig hava anledning förutsätta, att anordnandet av färja till Gräsö även skall leda till förbättrad postgång till ön.

Med sin ovan angivna allmänna utgångspunkt anser länsstyrelsen förhållandena icke motivera några åtgärder från sakkunnigas sida beträffande den till nu berörda komplex hörande s. k. Söderön.

Vidkommande Östhammars västra skärgårdskomplex sökte länsstyrelsen på sin tid medverka till utförandet såsom statskommunalt reservarbete av den ifrågasatta vägförbindelsen Tuskö—Tvärnö, vilket emellertid strandade till följd av avslag från statens arbetslöshetskommission. Länsstyrelsen anser, att detta skärgårdskomplex — främst öarna Tvärnö och Raggarö — bör bliva föremål för uppmärksamhet såväl för åstadkommandet av ordnade kommunikationsförbindelser med fastlandet som även för etablerandet av post- och telefonförbindelser.

I fråga om Östhammars östra skärgårdskomplex har länsstyrelsen låtit uppgöra arbetsplan för anläggning av väg från allmänna landsvägen vid Grisslehamn över Byholma och Fogdö till allmänna vägen på Singö med undantag av

i vägförbindelsen ingående färjor och broar. För dessa har länsstyrelsen sedermera bestämt, att till grund för arbetsplanerna skall läggas undersökning av färjeförbindelsens anordnande enligt tre olika alternativ, varav ett skall inbegripa jämväl förslag till färjeläge vid Herräng. Länsstyrelsen har alltså även beträffande detta skärgårdskomplex beaktat önskemålet att skapa ordnade kommunikationer med fastlandet. Angående de ytterligare förutsättningarna för realiserandet av detta önskemål gäller detsamma, som ovan anförts beträffande Gräsö.

Björkö—Arholma skärgårdskomplex är i kommunikationshänseende bättre tillgodosett än Gräsön och de båda Östhammarskomplexen. Och det synes länsstyrelsen tveksamt, om tillräcklig anledning föreligger att i förevarande sammanhang ägna detta komplex särskild uppmärksamhet».

Allmänt anför länsstyrelsen »att inom alla skärgårdsområden är frågan om sjuktransportmöjligheterna mer eller mindre trängande. Klart är, att dessa möjligheter underlättas, om skärgårdsområdet erhåller ordnad kommunikationsförbindelse med lämplig huvudort å fastlandet, men även i sådant fall komma alltjämt att kvarstå många svårigheter på grund av skärgårdsområdets karaktär såsom sådant. De sjuka måste ju, därest sagda kommunikationsförbindelse skall anlitas, transporteras till den plats inom skärgårdsområdet, från vilken förbindelsen utgår, och dessa transporter, som merendels måste företagas båtledes, kunna vissa årstider vara ytterst svåra och vanskliga. Inom Stockholms län har landstinget med Kungl. Roslagens flygflottilj träffat avtal om ambulansflygningar till länets skärgård och Mälaröarna. Men icke ens detta transportmedel kan alltid komma till användning. Is- och väderleksförhållanden kunna omöjliggöra dess anlitande.»

I allt uppvisar detta avsnitt av Stockholms läns skärgårdar ett invånarantal år 1918 om 3 533 personer och år 1938 om 2 559 personer, samt år 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 1 900 personer; däri ej inberäknade dagsgäster till ett betydande antal.

Motiveringar och förslag.

Björkö—Arholmakomplexet.

Tjockö och *Fejan.*

Dessa, i vad avser den bofasta befolkningen, mot Rådmansölandet orienterade öar, ha för närvarande sin förbindelse med fastlandet medelst en privat postbåtslinje på *Gräddö* å Rådmansölandet. Sakkunniga hava inhämtat, att vägen från allmänna vägen vid *Rävsnäs* ut till ångbåtsbryggan därstädes förestår till intagande till allmänt underhåll och att, då så skett, det är bilbolagets avsikt att utdraga sin regelbundna billinje Norrtälje—Gräddö till Rävsnäs brygga. Man kan antaga, att den postbåtslinje som nu finnes och utgår från Gräddö även kommer att i fortsättningen upprätthållas samt utvidgas att avse även person- och godstrafik och med stödjepunkten på fastlandet lämpligast förlagd till det Tjockö mer närbelägna Rävsnäs.

Vätö.

Denna ö är redan genom nyligen förbättrad färjeled i fullgod förbindelse med fastlandet och har därvid även regelbunden biltrafik utdragen inpå ön till dess bebyggelsecentra.

Björkö och *Arholma.*

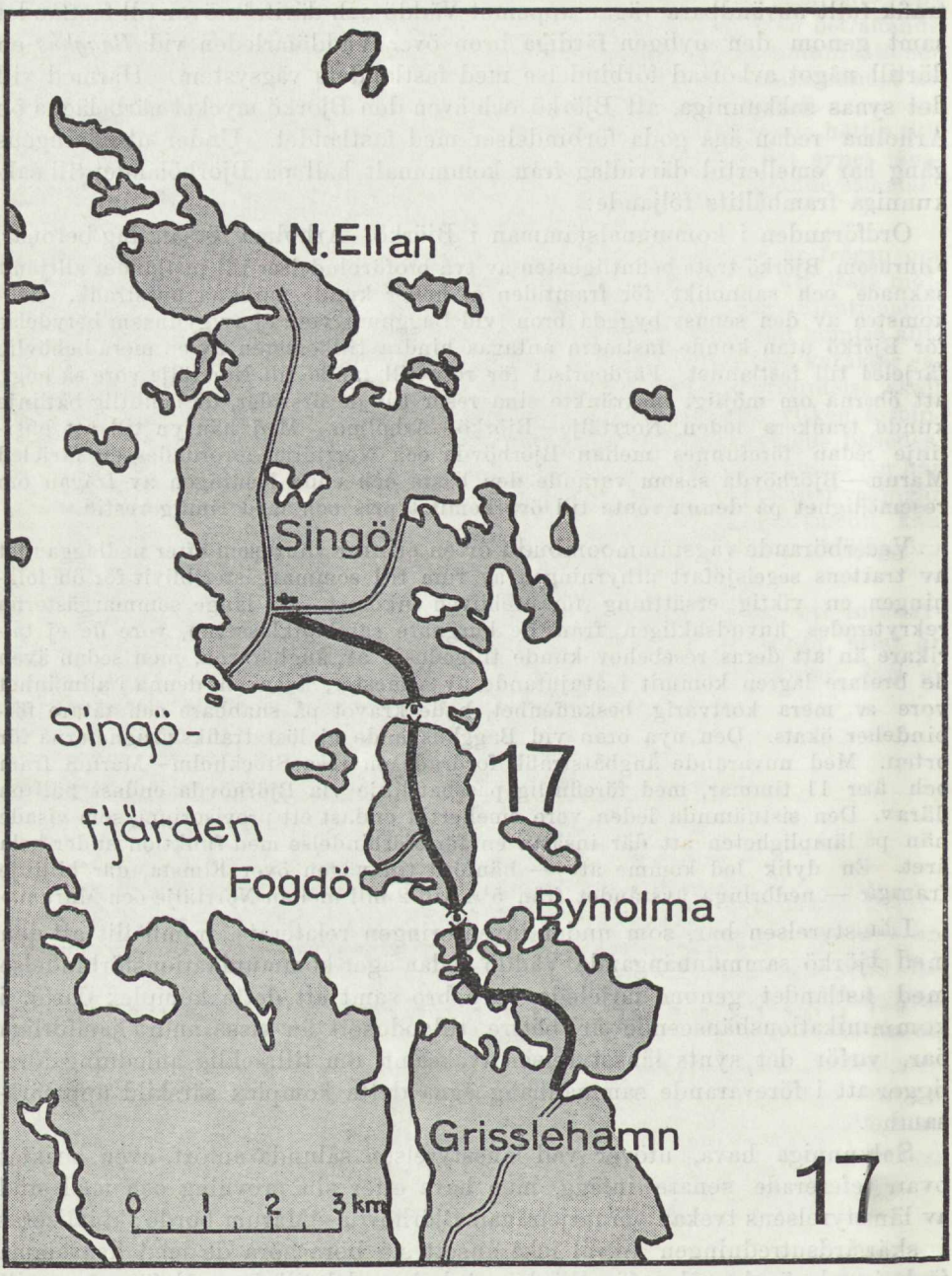
Sakkunniga hava för Björkö att räkna med redan befintliga, för billinjetrafik fullt användbara vägar uppemot Väddö och därifrån över till fastlandet samt genom den nyligen färdiga bron över Väddöfarleden vid *Bagghus* en därtill något avkortad förbindelse med fastlandets vägsystem. Härmed vill det synas sakkunniga, att Björkö och även den Björkö mycket närbelägna ön Arholma redan äga goda förbindelser med fastlandet. Under utredningens gång har emellertid därvidlag från kommunalt håll på Björkölandet till sakkunniga framhållits följande:

Ordföranden i kommunalstämman i Björkö—Arholma församling betonar, »hurusom Björkö trots befintligheten av två broförbindelser till fastlandet alltjämt saknade och sannolikt för framtiden ej heller kunde påräkna busstrafik. Tillkomsten av den senast byggda bron (vid Bagghus) vore ej av gynnsam betydelse för Björkö utan kunde fastmera antagas hindra tillkomsten av en mera behövlig färjeled till fastlandet. Färdepriset för resa till lands till Norrtälje vore så högt, att öborna om möjligt inskränkte sina resor till de årstider, då befintlig båtlinje kunde trafikera leden Norrtälje—Björkö—Arholma. Med hänsyn till att busslinje redan förefunnes mellan Björhövda och Norrtälje, förordades en färjeled Marum—Björhövda såsom varande den bästa och enda lösningen av frågan om resemöjlighet på denna route till överkomligt pris och med rimlig restid.»

Vederbörande vägstämmoombud i orten erinrar »hurusom efter nedläggandet av traktens segelsjöfart uthyrningen av rum till sommargäster blivit för öbefolkningen en viktig ersättning för utebliven inkomst. Så länge sommargästerna rekryterades huvudsakligen från de burgnare samhällklasserna, vore de ej talrikare än att deras resebehov kunde tillgodoses av ångbåtarna, men sedan även de bredare lagren kommit i åtnjutande av semester, även om denna i allmänhet vore av mera kortvarig beskaffenhet, hade kravet på snabbare och tätare förbindelser ökats. Den nya bron vid Bagghus hade ej löst trafiksvårigheterna för orten. Med nuvarande ångbåtstrafik fordrade en resa Stockholm—Marum fram och åter 11 timmar, med förefintlig passbåtslinje via Björhövda endast hälften därav. Den sistnämnda leden vore emellertid endast ett provisorium, som visade hän på lämpligheten att där insätta en färjeförbindelse med funktion under hela året. En dylik led komme att — hänförd till vägen över Elmsta, där billinje framgår — nedbringa avståndet från $5^1/_2$ till 2 mil mellan Norrtälje och Marum.»

Länsstyrelsen har, som under inventeringen relaterats, framhållit att den med Björkö sammanhängande Väddö redan äger kommunikationsförbindelse med fastlandet genom färjeleder och bro samt att detta komplex därför i kommunikationshänseende är bättre tillgodosett än vissa andra jämförliga öar, varför det synts länsstyrelsen tveksamt, om tillräcklig anledning föreligger att i förevarande sammanhang ägna detta komplex särskild uppmärksamhet.

Sakkunniga hava, utöver vad länsstyrelsen sålunda anfört, även beaktat ovan refererade senare inlägg, men hava efter sin prövning och med stöd av länsstyrelsens tvekan om färjefrågan Björhövda—Marum borde aktualiseras i skärgårdsutredningen likväl icke ansett sig böra göra de med densamma förknippade önskemålen för Björkö—Arholma del till föremål för något sitt förslag.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

Östhammar—Öregrundskomplexet.

Singö och *Fogdö.*

Det föreligger här som alternativ ett önskemål om anordnande av en *färjeled Singö—Herräng* som ersättning för en för närvarande å denna led befintlig passbåtslinje i privat regi med anslutning i Herräng till regelbunden billinje Herräng—Hallstaviks järnvägsstation.

Tillhörande projekt förutsätter emellertid en på kapaciteten menligt inverkande lång och även ofta av ishinder besvärad färjeväg över Singöfjärden. Detta projekt tillgodoser ej heller Fogdö, och i visst hänseende ej heller det på Väddölandet belägna Byholmas kommunikationsbehov.

Sakkunniga vilja föredraga ett annat alternativt förebragt önskemål, vilket också omfattas av befolkningens flertal. Detta går ut på Singös förbindande med fastlandet medelst en *väg-* och *färjeled* mellan *Singö* och *Grisslehamn* med anknytning vid sistnämnda plats till fastlandets vägsystem och befintlig regelbunden billinje till Häverödals eller Hallstaviks järnvägsstationer, vilken billinje om väg- och färjeleden förverkligas, kan förväntas bliva utsträckt från Grisslehamn över Fogdö till Singö och dess befolkningscentrum vid *Singö kyrka*, eller till och med, vilket för den befintliga vägens över Singö del är möjligt, om än i enklare former, till *N. Ellan* på Singöns nordspets.

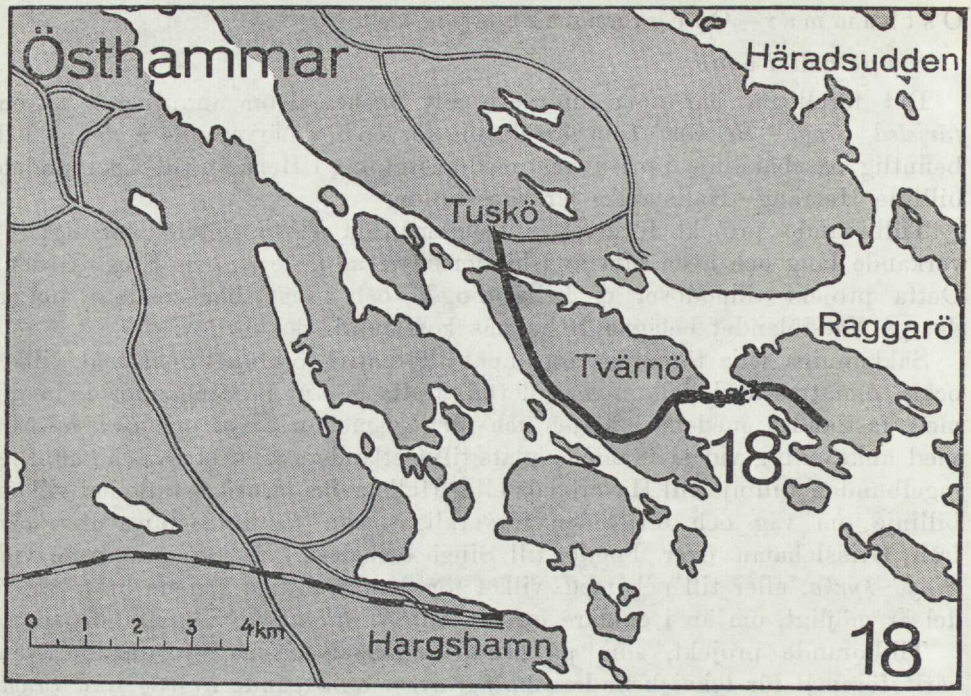
Tillhörande projekt, som på grund av länsstyrelsens förordnande även varit föremål för teknisk undersökning, avser anläggande av *väg* från *Singö samhälle* (kyrkbyn) till färjeläge vid *Singösund*, *dragfärja* över detta sund, *väg* från färjeläge å Fogdö norra strand över *Fogdö* till färjeläge å Fogdö södra strand vid *Fygströmmen*, *dragfärja* över Fygströmmen till färjeläge å *Kolskäret* intill Byholma samt *väg* därifrån över *Byholma* fram till *Grisslehamn.*

Sakkunniga hava kostnadsbedömt detta projekt, varvid vägarna dock antagits utförda på en väsentligt enklare, men likväl behovet tillfredsställande standard, än som var antagen vid ovannämnda, av länsstyrelsen föranstaltade undersökning. Efter denna sin prövning vilja sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för projektets genomförande på av sakkunniga förutsatta något enklare sätt.

Tvärnö och *Raggarö.*

Befolkningen på dessa öar är för sin förbindelse med sin huvudort Östhammar nästan uteslutande hänvisad till sjövägen med anlitande av egna båtar. Förslag till väganläggning över Tvärnö har därför redan år 1937 uppgjorts genom vägstyrelsens försorg, men med dess realiserande har på grund av medelbrist tills vidare måst anstå. Öarna synas sakkunniga ej böra längre lämnas utan stöd för erhållande — och detta då tidigare än annars kan vara möjligt genom vägmyndigheternas försorg — av utfartsväg, som de nu praktiskt taget helt sakna och av vilken brist de lida särskilt svårt under vinterperiodernas isolering.

Sakkunniga hava kostnadsbedömt ett vägprojekt, avseende anläggning av enkel väg från *Tuskö* å Söderön (med allmän väg till Östhammar) över det



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

igengrundade sundet därstädes till *Tvärnö* samt över denna ö till *Raggarösundet*, vilket skulle övertväras med en enkel, redan i vägdistriktets ägo befintlig *dragfärja* till *Raggarö*, där till slut skulle anläggas cirka 2 km. anslutningsväg mellan färjeläget och öns bebyggelsecentrum.

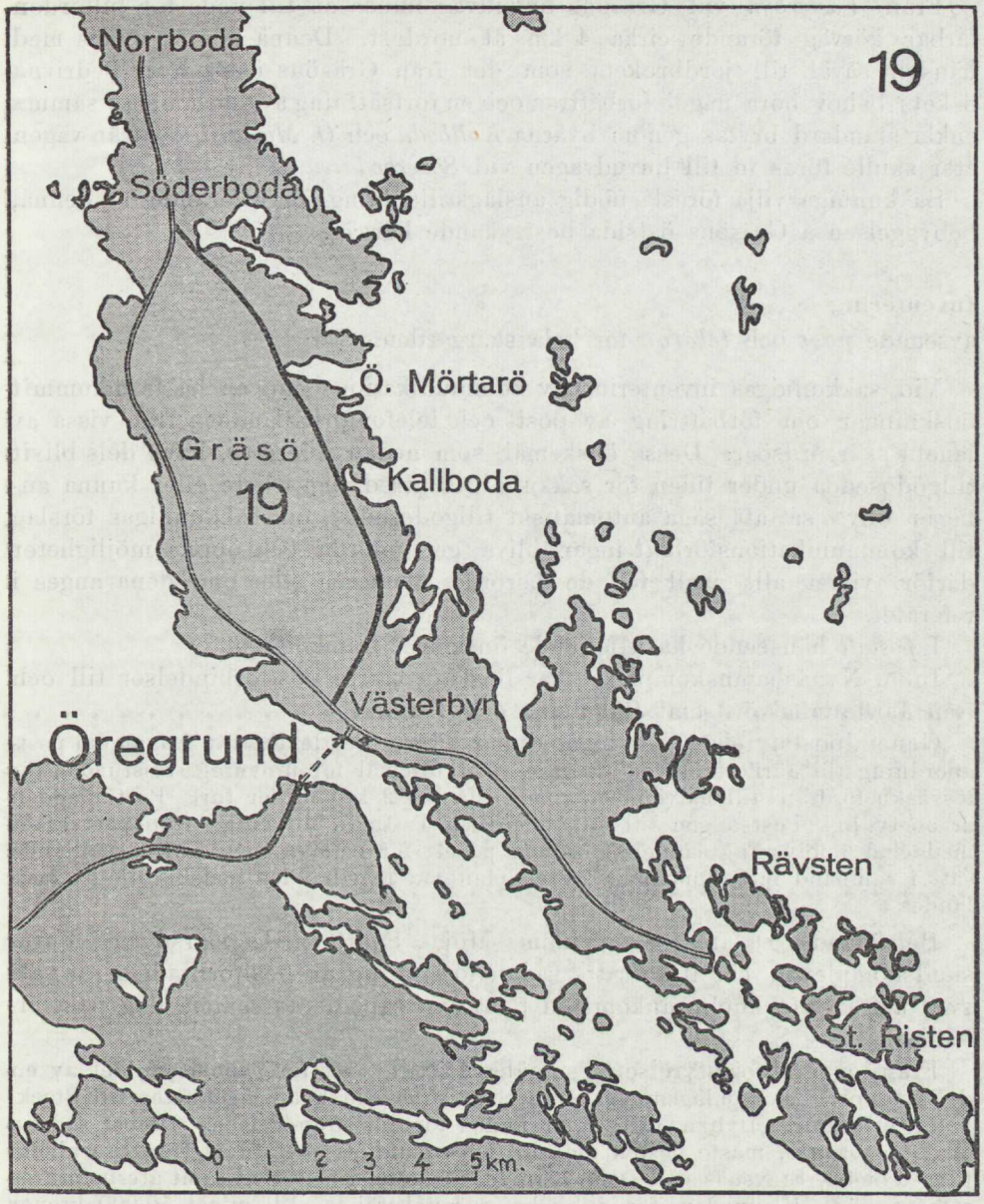
Sakkunniga vilja efter denna sin prövning och med stöd även av vad länsstyrelsen till inventeringen i behovet vitsordande riktning anfört föreslå för realiserandet av vägprojektet nödig anslagstilldelning.

Gräsö, Rävsten, St. Risten.

Sakkunniga hava för *Gräsöns* del att räkna med en av vägstyrelsen nyligen beslutad förtidsfinansiering av den i inventeringen behandlade färjeförbindelsen med Öregrund och kunna alltså härvidlag inskränka sig till ett uttalande av förhoppningen om att vägstyrelsens föreliggande ansökan om tillstånd att få företaga de nödiga finansieringsåtgärderna måtte vinna bifall av vederbörande myndigheter.

Den befintliga vägen i norr och söder på Gräsö är gott användbar för mindre fordringsfull biltrafik. Sålunda förekommer där redan en enklare busslinje.

Sakkunniga ha vidare räknat med att, när färjan Öregrund—Gräsö kommit i bruk, även billinjetrafiken på Öregrund utsträckes till Gräsö och där åtminstone till *Norrboda*. Den befintliga enklare busslinjen på ön torde sedan



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

kunna få antagas komma att trafikera en linje från Gräsö färja söderut till vägslutet vid bebyggelsen på öns sydspets. Härigenom komme en väsentligt förbättrad förbindelse med land till stånd även för *Rävsten*, *St. Risten* m. fl. mindre, söder om Gräsö liggande bebodda öar och härigenom skulle, anse sakkunniga, önskemålet om en väg för bland annat dessa öars behov ut till båtbrygga vid *Häradsudden* på *Söderön* kunna förfalla.

Från *Västerbyn* vid Gräsöns huvudväg finnes en till nöds för bilfordon farbar körväg förande cirka 4 km åt nordost. Denna körväg synes med hänsyn såväl till jordbrukets som det från Gräsöns östra byar bedrivna fiskets behov böra något förbättras och en fortsättning av densamma i samma enkla standard brytas genom byarna *Kallboda* och *Ö. Mörtarö*, varifrån vägen åter skulle föras in till huvudvägen vid *Söderboda*.

Sakkunniga vilja föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av denna, bebyggelsen å Gräsöns östsida bestrykande körväg.

Inventering

avseende *post* och *telefon* för hela skärgården.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av post- och telefonförhållandena från vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål, som nedan refereras, hava dels blivit tillgodosedda under tiden för sakkunnigas utredningsarbete eller kunna antagas bliva så att säga automatiskt tillgodosedda, om sakkunnigas förslag till kommunikationsförbättringar bliva genomförda och öppna möjligheter därför, vilket allt skall för de berörda platserna eller områdena anges i referatet.

I *postalt* hänseende hava följande önskemål framkommit.

Inom Nynäshamnskomplexet har önskats bättre postförbindelser till och från Järflottahalvön samt Råholmen och Tattmar.

Generalpoststyrelsen har i anledning härav meddelat, »att frågan om postanordning till Järflottahalvön tidigare varit föremål för prövning. Kostnaden för lösväskbefordran till halvön beräknades då till 2 kronor för tur. Postmängden är obetydlig. Postgången till Råholmen och Tattmar blir enligt från postverket meddelad upplysning sannolikt ordnad på ett för befolkningen tillfredsställande sätt i samband med öppnandet av en planerad regelbunden godsbillinje på fastlandet.»

Beträffande Dalarö-, Sandhamns—Möja-, Svartsjö—Ingmarsö- och Furusundskomplexen har ifrågasatts sådan förändring av postförbindelserna, att svar å från Stockholm ankommen post kan expedieras samma dag post erhålles.

Från generalpoststyrelsen genmäles härtill, »att för genomförandet av en dylik reform morgonlägenheter från Stockholm och kvällslägenheter till Stockholm erfordras. Dylika lägenheter finnas för närvarande icke. Därest sådana skulle anordnas, måste posten med bil eller omnibuss befordras från Stockholm till Vaxholm, Stavsnäs och Dalarö och därifrån med motorbåt samt återbefordras samma väg. Kostnaden för dylik befordran beräknas till minst 50 000 kronor för år.

Generalpoststyrelsen anser sig för närvarande icke böra vidtaga förändring i nuvarande förhållanden.»

Inom Björkö—Arholmakomplexet hava liknande önskemål framkommit, i anledning varav generalpoststyrelsen meddelat, att inom ögruppen Lidö—Tjockö ingen fast postanstalt finnes, och att behov av sådan icke synes föreligga. Tjockö och Fejan hava söckendaglig lantbrevbäring från Gräddö.

Lidö saknar ordnad postgång. Förutom Lidö egendom, som står i livlig förbindelse med Gräddö, finnes ingen bebyggelse på ön. Önskan om postgång till Lidö har icke framförts från nämnda egendom. Vederbörande postmyndigheter anse dylik postgång icke heller erforderlig.

Slutligen har beträffande Östhammar—Öregrundskomplexet önskats daglig postgång till Tvärnö och Raggarö ävensom tidsenligare postförhållanden till Gräsö.

Generalpoststyrelsen har medgivit, att lantbrevbäring får anordnas å en 22 km lång ringlinje Älvsnäs—Raggarö—Tvärnö—Älvsnäs med fyra turer i veckan. Fyra turer anses tills vidare tillräckliga. Från och med den 1 juni 1939 fullgöres lantbrevbäring med en tur varje söckendag å linjen Öregrund —Örskär (Gräsö).

Beträffande *telefon*förbindelserna har ifrågasatts anordnande av telefonförbindelse till Raggarö och Tvärnö inom Östhammar—Öregrundskomplexet.

Sakkunniga hava inhämtat, att växelstation redan beordrats på Tvärnö och, därest intressenterna fullgöra teckningslistans bestämmelser, anläggningen kommer till utförande under år 1939. Inom större delen av Tvärnö kommer således telefonabonnemang att kunna erhållas mot vanlig avgift.

Motiveringar och förslag.

Som av de referat, vilka här tidigare lämnats och som avse länets samtliga skärgårdar framgår, torde — därest sakkunnigas förslag till trafikförbättringar i olika hänseenden bliva realiserade — huvudparten komma att tillgodoses av de önskemål, som framställts om förbättringar i postalt hänseende. Härvid avses då närmast det hela den södra och mellersta skärgården berörande önskemålet att själva mottagningsdagen kunna expediera svarspost till Stockholm respektive övriga huvudorter för skärgården. Emellertid komme dock alltjämt några önskemål av mindre räckvidd att kvarstå olösta, nämligen skapandet av bättre postförbindelser till *Tvärnö* och *Raggarö*.

Sakkunniga vilja härvidlag inskränka sig till ett framhållande av angelägenheten av att här angivna förbättringar företagas genom postverkets försorg, även om detta skulle, i likhet med vad fallet torde vara på många håll å fastlandet, vara mindre väl förenligt med postverkets affärsekonomiska handlande.

Vidare skulle, såsom i samband med inventeringen omförmälts, kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelse för *Raggarö*. Anordnande av samtalsstation på Raggarö betingar en anläggningskostnad av cirka 900 kronor och för ledning till Tvärnö blivande växelstation kräves ytterligare i inträdesavgift 237 kronor 50 öre samt utöver vanlig inträdesavgift även en ersättning till växelstationsföreståndaren på Tvärnö. Sakkunniga vilja för möjliggörande av den nämnda telefonförbättringen för Raggarö föreslå nödig anslagstilldelning för bestridande hos telegrafverket av den beräknade anläggnings- och inträdeskostnaden.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Nynäshamnskomplexet:			
1. *Passbåtsförbindelse Bedarön—Nynäshamn:*			
mindre passbåt eller slup	15 000		
tilläggsbryggor på Bedarön (2 st) jämte muddring	22 000	37 000	
2. *Väg-* och *färjeförbindelse Yxlö—Kalvöström—Nynäs:*			
0·9 km väg över Yxlö av 3 m bredd	14 000		
dragfärja (mindre) jämte färjelägen på Yxlö och Herrö	23 000		3 000
7·4 km väg över Herrö och Himmelsö av 3 m bredd	112 000		
dragfärja (mindre) jämte färjelägen vid Kalvöström	27 000		3 000
förbättring av 4 km väg Nynäs—Kalvöström av 3 m bredd	50 000	226 000	
Dalarökomplexet:			
3. *Passbåtslinje Utö—Muskö—Söderby—Ornö—Dalarö:*			
passbåt (större)	90 000		[2] 17 000
andel i reservbåt	22 500	112 500	
Sandhamn—Möjakomplexet:			
4. *Väg-* och *färjeförbindelse Sollenkroka* (på *Vindö*)*—Överby—Kalvsvik:*			
2·3 km väg på Vindö av 3·5 m bredd jämte brygga	65 000		
färja (större)	90 000		14 000
färjelägen vid Överby och Kalvsvik	31 000	186 000	
5. *Passbåtslinje Nämdö—Aspö—Runmarö—Stavsnäs:*			
passbåt (större)	90 000		[2] 17 000
andel i reservbåt	22 500	112 500	
6. *Anläggning* av *väg* på *Runmarö:*			
4 km väg Söderby—Norrsunda—Styrsvik av 3 m bredd	60 000	60 000	
7. *Förbättring* av *farleden* mellan *Runmarö* och *Storön:*			
vidgning av kanalen Södersunda—Vånö	29 000	29 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
8. *Passbåtslinje Harö—Hasselö—Sandhamn—Gatan* (å *Runmarö*)*—Stavsnäs* jämte *vägförbindelse Harö—Hasselö:*			
passbåt (större)	90 000		[2] 17 000
andel i reservbåt	22 500		
4·6 km väg Harö by—Långholmen—Hasselö av 2·5 m bredd med mindre bro och brygga	74 000	186 500	
9. *Passbåtslinje Möja—Södra Stavsudda—Norra Stavsudda—Sollenkroka* (Jfr projekt nr 4):			
passbåt (större)	90 000		[2] 18 500
andel i reservbåt	22 500	112 500	
Svartsö—Ingmarsökomplexet:			
10. *Väg-* och *färjeförbindelse Finnhamn—Ingmarsö—N. Svartsö—Alsvik:*			
5·3 km enkel väg av 2·5 m bredd Finnhamn—Idholmen—Ingmarsö by jämte brygga vid Finnhamn	40 000		
8·5 km väg Ingmarsö by—Alsvik av 3 m bredd	144 000		
dragfärja (mindre) vid Brottö med färjelägen	22 000	206 000	3 000
Ljusterökomplexet:			
11. *Färjeförbindelse Ljusterö—Skeppsdal:*			
0·7 km väg på Ljusterö av 3 m bredd	30 000		
färjelägen vid Öran på Ljusterö och vid Skeppsdal	20 000		
färja (större)	90 000	140 000	15 000
12. *Färjeförbindelse Östra Lagnö—Västra Lagnö* (på Ljusterö):			
enkel motorfärja samt färjelägen med anslutningsvägar av 3 m bredd	31 000	31 000	4 000
Furusundskomplexet:			
13. *Passbåtslinje Glyxnäs* (på Blidö)*—Vagnsunda—Vättersö—Gregersboda* (på fastlandet):			
passbåt (mindre)	15 000	15 000	[2] 3 000
14. *Färjeförbindelse Blidö—Yxlan* vid *Almvik:*			
färjelägen på Blidö och Yxlan jämte 1 km anslutningsvägar av 3·5 m bredd	32 700		
dragfärja (medelstor)	25 000	57 700	10 000

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
15. *Väg-* och *färjeförbindelse Yxlan—Solö* (på fastlandet):			
färjelägen vid Köpmanholm och vid Furusund	18 700		
färja (medelstor)	63 000		12 000
12·4 km väg över Furusund, Eknö, Svartnö, Långö m. fl. öar till Solö av 3 m bredd, inkl. mindre bro	133 300		
motorfärja (mindre) över Eknöströmmen med färjelägen	35 000		8 000
dragfärja (mindre) mellan Svartnö och Långö med färjelägen	22 000	272 000	8 000
16. *Passbåtslinje Rödlöga—Svartlöga—Söderöra—Norröra—Eknäs—Furusund:*			
passbåt (mindre)	15 000	15 000	[2] 3 000
Östhammar—Öregrundskomplexet:			
17. *Väg-* och *färjeförbindelse Singö—Grisslehamn:*			
7·6 km väg Singö—Fogdö—Byholma av 3 m bredd	100 000		
dragfärjor (mindre) över Singösund och Fygströmmen (2 st) jämte färjelägen	72 000	172 000	16 000
18. *Väg-* och *färjeförbindelse Raggarö—Tvärnö—Tuskö* (på fastlandet):			
färjelägen på ömse sidor om Raggarösundet med 2 km tillfartsväg å Raggarön av 3 m bredd	45 000		3 000
(vägdistriktet tillhörig dragfärja utnyttjas för denna färjeled)			
9·2 km väg Tvärnö—Tuskö av 3 m bredd	140 000	185 000	
19. *Vägförbättring* på *Gräsö:*			
9·4 km enkel väg av 3 m bredd, sammanbindande orterna på Gräsöns ostkust med huvudväg på västra sidan av ön	90 000	90 000	
Post och telefon:			
Telefonanläggningar	1 100	1 100	
Summa för länet		2 246 800	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.

I allt uppvisar Stockholms läns skärgård en bofast befolkning, som år 1918 uppgick till 11 573 personer och år 1938 till 9 501 personer. Härtill kommer en säsongvis sig uppehållande befolkning, som år 1938 utgjorde minst 10 000 personer, utom ett varierande, synnerligen stort antal tillfälliga besökare.

Sammanställas härmed ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare belöpande sig till 23 649 kronor.

De nya trafikanordningar, som sakkunniga alltså härovan föreslagit för Stockholms läns skärgårdar, taga generellt sikte på att med nödiga hjälpmedel förbättra den kommunikationsapparat, vilken som svarande mot det *mera jämna bottenbehovet* kan anses vara erforderlig för skärgårdsbefolkningens samhälls- och näringsliv. Det vill säga, de gå ut på att bilda utrustning med transportmedel, i stort sett avpassad för att upptaga de uti det normalt föreliggande samfärdselsbehovet genomsnittligen förekommande trafikmängderna. Under högsäsong (sommartiden) torde kommunikationerna redan nu vara tillräckliga för skärgårdsbefolkningens eget behov, varför de föreslagna trafikanordningarna under denna årstid närmast avse att genom förkortning av restiden och tillskapandet av ett större antal turer utöka möjligheterna, huvudsakligen för stadsbefolkningen, att uppsöka skärgården. De lämna samtidigt då givetvis också ett icke oväsentligt bidrag till den samlade kommunikationsapparatens kapacitet för upptagandet även av de starka trafikansvällningar som förekomma, särskilt utmärkande för Stockholms utanför huvudstadens storsamhälle liggande skärgård.

De kunna sålunda naturligen ej förslå att *ensamma* upptaga dessa större trafikanhopningar och ej heller äro de så anlagda, att de kunna så i detalj tjäna resandeströmmens fördelning till det stora antalet bryggor i skärgården, som skärgårdsrederiernas linjebåtar pläga anlöpa.

Huruvida de föreslagna anordningarna kunna skänka den berörda befolkningen större säkerhet än hittills i sin samfärdsel i dess beroende av de hinder och svårigheter, som vintertid pläga vållas av isen i skärgårdsområdena, är en fråga, som kan diskuteras, men sakkunniga hava dock sökt uppnå bästa möjliga säkerhet härutinnan inom ekonomiskt rimliga gränser.

Av det ovanstående framgår, att ett viktigt komplement till det av sakkunniga föreslagna systemet är erforderligt och härvidlag kan man med skäl ifrågasätta, om det alltid skall finnas kvar ett för de större trafikmängderna rent affärsmässigt grundat företagarintresse att fortfarande upprätthålla i behövlig omfattning ångbåtslinjer, liknande dem, som nu utgå från Stockholm till ett stort antal öar och platser i den centrala skärgården.

Det har med erkänd riktighet framhållits, att de av detta antagande berörda privata rederiföretagens affärsekonomiska möjligheter i detta hänseende komme att väsentligen beskäras, om en trafikapparat som den av de sakkunniga utformade skulle komma till stånd på grund av deras förslag eller eljest förr eller senare genom trafikanternas krav på att utvecklingen

skall ledas på sätt, som i sitt väsen överensstämmer med den moderna tidens trafiktekniska rörelseform. Det må sålunda nogsamt beaktas, att denna utveckling kan vålla hämningar för de sedan gammalt arbetande trafikföretagen samt att det därför icke torde kunna undgås att i vissa fall få räkna med stöd åt dem från det allmännas sida för att även efter bortfallandet av den jämna bottentrafiken som affärsunderlag likväl genom dem kunna trygga vidmakthållande och drift av den nödiga transportapparaten.

Till dessa frågor måste sakkunniga återkomma med närmare utredning och förslag i ofta nämnda andra del av sitt betänkande. Däremot kunna sakkunniga redan nu uttala, att om senast här ovan behandlade vägförbindelser för skärgårdsöarna i Stockholms läns skärgård norr om Rådmansölandet komma till stånd, så torde intet behov åtminstone av någon statsunderstödd kustångarelinje å kuststräckan Rådmansö—Öregrund kunna anses föreligga.

Uppsala läns skärgård.

Länsstyrelsen anför till inventeringsförrättningen avseende denna skärgård blott att av de vid länets östersjökust befintliga skären icke något är bebott året om. Vissa av skären, såsom *Mangrund* nära *Gårdskär* och *Kniven* nära *Fagerviken* bebos under sommarmånaderna av ett mindre antal fiskare men ej därjämte av dessas familjer. Ett tillräckligt antal motorbåtar finnas för dessa personer tillgängliga för upprätthållande av färdförbindelserna med fastlandet. Å Mangrund uppgives därjämte finnas telefonförbindelse med Gårdskär. Länsstyrelsen finner det sålunda ej påkallat, att något skärgårdskomplex inom länet göres till föremål för sakkunnigas uppmärksamhet.

En av länsstyrelsen därutöver upptagen fråga om väganläggning mellan *Gårdskärs fiskeläge* och *statens fiskehamn* vid *Gårdskär* berör blott en fastlandsbefolkning och har ej inom ramen för givna direktiv kunnat göras till föremål för någon sakkunnigas åtgärd.

Gävleborgs läns skärgårdar.

Länet saknar skärgårdar i mera vanlig bemärkelse. Dock ligga utanför kusten spridda öar, ett fåtal ständigt bebodda, de övriga tidvis bebodda av fiskare från fastlandet. Dessa öar kunna lämpligen, allt efter deras läge och inre sammanhang, grupperas i tre komplex, nämligen Gävlekomplexet, Hälsinglands södra och Hälsinglands norra komplex.[1]

Vid inventeringen ha uppgifter av länsstyrelsen lämnats jämväl beträffande ett stort antal fiskeplatser på öar med huvudsakligen tillfällig befolkning. Dessa platsers befolkning — med den innebörd, sakkunniga i övrigt givit begreppet »skärgård» — kunna näppeligen upptagas till behandling på samma linje som vid kusten belägna öar. Uppgifterna om dessa på fastlandet belägna platser eller närbelägna, med fastlandet redan förbundna öar komma därför att lämnas inom parentes. Uppgifterna för år 1918 avse både ständigt och tillfälligt bebodda öar och, betecknade på angivet sätt, kustplatser.

Befolkningen livnär sig nästan uteslutande av fiske (strömmingsfiske) och något jordbruk.

---

[1] Länsstyrelsen har vid sin inventering uppdelat länets kust i 10 komplex, nämligen Gävle, Hille, Hamrånge, Axmarbruks, Söderhamns, Norrala, Hudiksvalls—Njutångers—Enångers, Rogsta, Jättendals och Gnarps skärgårdskomplex. Sakkunniga anse sig med den vidtagna ändringen hava vunnit större överskådlighet.

Inventeringen.

Gävlekomplexet.

Detta komplex omfattar följande öar och kustplatser:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongartad befolkning
Eggegrund (lotspersonal)	19	15	
Orarna	6	6	
Limön (lotspersonal)	29	25	
Edskön	164	100	
(Iggön)	(43)	(62)	
(Säljemar)	(32)	(55)	
(Trödjefjärden)	(32)	(47)	
Dömansskär	14		8
(Gåsholma)	(118)	(93)	
(Saltarsfjärden)	(12)	(72)	
Kusön	46	40	
Kalvhararna	32		32
(Trollharen)	(40)	(40)	
(Granö by)	(60)	(45)	

Enligt uppgift äro Eggegrund, Orarna och Limön, vilkas huvudort är Gävle och dit all fraktfart går, väl tillgodosedda i vad avser kommunikationsbehovet. Huvudpunkt för Edskön och Iggön med deras spridda bebyggelse är Gävle, för Dömansskär Norrsundet, för Kusön Axmarbys järnvägsstation.

Iggön och Edskön äro sommartid livligt besökta utflyktsorter.

För närvarande finnes (i övrigt) inom området enskild väg Trödjefjärden—Säljemar—Iggön, Edskön—Hillevik med allmän väg därifrån till kustlandsvägen. God kaj finnes vid Iggön. Gåsholma har enskild väg till Axmarby. Enskild väg finnes ock mellan Saltarsfjärden och Norrsundet. Vid Gåsholma finnes kaj för motorbåtar. Till Trollharen och Granö by leda enskilda vägar. Vid samtliga platser finnas båtbryggor. I allmänhet äro post- och telefonförbindelserna nöjaktigt ordnade.

Genom företagare ordnade *trafik*förbindelser saknas inom komplexet.

Såsom *brister* har angivits följande ifråga om vägförbindelserna.

Enskilda vägen Hillevik—Edskön uppges vara smal och krokig. Vägen Gåsholma—Axmarby är smal och svår att underhålla. Enskilda vägen till Trollharen angives vara dålig men ombyggnad pågår. Båtbryggan därstädes anges likaledes såsom mindre tillfredsställande. Telefon saknas till Orarna.

Såsom befolkningens *önskemål* har följande framkommit.

Enskilda vägarna till Iggön och Edskön samt Gåsholma—Axmarby böra förbättras och intagas till allmänt underhåll. (Under utförande är en ändamålsenlig allmän båtbrygga vid Trollharen med vågbrytare ävensom fördjupad hamnbassäng, varav behov uttalats.) Slutligen önskas telefon till Orarna

Hälsinglands södra komplex.

Detta komplex omfattar följande öar och kustplatser:

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongartad befolkning 1938
Rönnskär	14		48
(Humlegårdsstrand)	(2)	(10)	
Storjungfrun (fyrpersonal)	48	20	
Skatön	17		25
Stålnäs	7		15
Sillören	23		47
Prästgrundet	96		c:a 30
Klacksörarna	51		12
(Skärså)	(130)	(164)	
(Plågan)	(8)	(8)	
(Saltpannan)	(3)	(3)	

Befolkningscentra saknas. Huvudpunkter äro för södra delen av komplexet Söderhamn och Humlegårdsstrand, för norra delen Skärså.

Trafiken ledes till kustlandsvägen, ostkustbanan och Söderhamn. Befolkningen är hänvisad till egna båtar. Båtbryggor finnas i allmänhet. Ordnad postgång och telefon finnes, dock ej till alla nämnda platser inom södra delen. I allmänhet medföljer posten under fiskesäsongen befolkningens egna båtar och bilar.

Enskild väg finnes från Vågbro till Humlegårdsstrand. Allmän väg leder från Skärså till kustlandsvägen vid Vågbro. Till Plågan och Saltpannan föra dåliga körvägar från Långvinds bruk. Telefon och ordnad postgång finnes till Skärså.

Av företagare ordnade *trafik*förbindelser saknas.

Såsom *brister* ha angivits, att befintlig brygga i Humlegårdsstrand icke är lämpligt belägen med hänsyn till förekommande ishinder för trafiken och att den enskilda vägen till nämnda ort delvis är ofullbordad och i övrigt i dåligt skick. Bryggan vid Skärså är för liten och vägen därifrån till kustlandsvägen otillfredsställande. Vägarna till Plågan och Saltpannan uppgivas vara oframkomliga för automobil.

Följande *önskemål* hava framkommit vid inventeringsförrättningen:

Bättre och isfriare belägen brygga bör anordnas i Humlegårdsstrand och vägen dit med statsbidrag färdigställas. Allmänna vägen till Skärså bör förbättras och enskilda utfartsvägar byggas till Saltpannan och Plågan. Bidrag till underhållet av den förra vägen anses befogat. Kajen i Skärså bör utökas och telefon anordnas till Plågan och Saltpannan.

Hälsinglands norra komplex.

Inom detta komplex ligga följande öar och kustplatser:

	Invånareantal		Säsongartad befolkning
	1918	1938	1938
(Karskär)			(39)
(Fjäle)	(18)	(21)	
Rävelsön	23		21
Bergön	15		16
Sörön	53		53
(Borkbo)	(30)		(20)
(Våtnäsudde)	(87)		(65)
Bergön	51		25
Agön (fyrpersonal)	41	20	
Kråkön	92		50
Olmen	91		60
(Hölick)	(72)	(50)	
(Arnö by)	(55)	(160)	
Kuggörarna	42		25
Bålsön	45		45
(Rönnskär)	(18)	(15)	
(Stensjöfjärden)	(15)	(15)	
(Storviken)	(22)	(10)	
(Bergön)	(31)	(55)	
(Sågtäkten)	(15)	(55)	
(Rönnskär) (Stocka)	(88)	(139)	
(Morumsviken)	(84)	(113)	
(Lönnångersfjärden)	(55)	(52)	
(Mellanfjärden)	(57)	(150)	
(Hårtefjärden)	(51)	(60)	
(Sörfjärden)	(39)	(159)	
(Norrfjärden)	(80)	(152)	
(Fågelharen och Bäcksand)	(51)	(35)	
(Ravelsnäs)	(41)	(41)	

Samlingspunkter för detta komplex äro Arnö by, Mellanfjärden och Stocka, Sörfjärden (provinsens mest betydande badort) samt Norrfjärden.

De vägförbindelser, som för närvarande finnas, äro allmänna vägen Saltvik—Hudiksvall, Enångers hamn—kustlandsvägen och enskilda vägen Haga—Fjäle, allmänna vägen Arnön—Rogsta—Hudiksvall, enskilda vägarna från Kuggörarna och Hölick till Arnö by, vägen Stensjöfjärden—Håcksta (framkomlig för automobil), allmänna vägarna Mellanfjärden—Jättendal, Skarvtjärn—Lönnånger, Stocka—Harmånger, enskilda vägarna Hårtefjärden via Håcksta till Mellanfjärden—Jättendal, Lönnångersfjärden—Lönnånger, Morumsviken—Stocka, allmänna vägarna Norrfjärden respektive Sörfjärden—Kustlandsvägen

och enskilda vägarna Fågelharen—Ånget—Årskogen samt Ravelsnäs—Fågelharen—Norrfjärden.

Båtbryggor finnas i allmänhet, kajer finnas vid Agön, Våtnäsudde, Fjäle, Stensjöfjärden, Mellanfjärden, Norrfjärden och Sörfjärden. Postgång är i allmänhet anordnad; vid smärre platser utan fast befolkning medföljer posten ibland befolkningens båtar under fiskesäsongen. Telefon finnes vid Agön, Våtnäsudde och Fjäle, vid Stensjöfjärden samt vid alla nämnda orter från och med Sågtäkten norrut.

Jämväl inom detta komplex saknas av företagare ordnade kommunikationer.

Såsom *brister* hava angivits följande:

Enskilda vägarna Hårtefjärden till vägen Mellanfjärden—Jättendal, Lönnångersfjärden—Lönnånger och Morumsviken—Stocka samt Fågelharen—Ånget—Årskogen och Ravelsnäs—Fågelharen—Norrfjärden äro enligt uppgift i dåligt skick och behöva ombyggas för att kunna betjäna motortrafiken.

Såsom *önskemål* har framkommit följande:

Vägen Håcksta—Hårte till allmänna vägen Mellanfjärden—Jättendal bör ombyggas och intagas till allmänt underhåll såsom bygdeväg. Förbindelsen mellan Rönnskär och fastlandet, som består av en smal stenbank med mindre bro, bör breddas, höjas och förses med skydd mot nedisning vintertid. Förbättring av hamnen i Hårtefjärden uppgives vara önskvärd (ansökan om statsbidrag ingiven). Vidare önskas anläggning av båtbrygga med vågbrytare i Ravelsnäs (ansökan om statsbidrag även här ingiven) samt ombyggnad och förbättring av enskilda vägarna Fågelharen—Årskogen och Ravelsnäs—Norrfjärden.

I samband med inventeringsförrättningen har *länsstyrelsen* i Gävleborgs län för egen del anfört,

»att ifråga om samfärdselmöjligheterna till kustbandet och den där utanför liggande skärgården, som för länets vidkommande är av rätt så obetydlig omfattning, har länsstyrelsen hitintills låtit sig angeläget vara att söka tillgodose behovet för fiskarebefolkningen av vägförbindelser i den mån detta har kunnat ske utan eftersättande av övriga på grund av större befolkning eller av andra orsaker mera angelägna vägföretag. Med hänsyn särskilt till önskvärdheten av att transporten av strömming från kusten till vederbörande avsättningsort skall kunna ske med största möjliga skyndsamhet, uppkomma flerstädes krav på förbättring av till kusten ledande vägar och som önskemål har också angivits förbättrade vägförbindelser till vissa fiskehamnar. I avsaknad av kännedom i vilken utsträckning kustbefolkningens anspråk i nämnt hänseende mera allmänt böra tillfredsställas i vidare omfattning än tillförne, har länsstyrelsen för närvarande icke ansett sig böra taga ställning till denna fråga.»

Inom Gävleborgs län finnes en bofast öbefolkning, som år 1918 utgjorde 353 personer och år 1938 226 personer, varav en avsevärd del tillhör lotsverket. På de ovannämnda i länsstyrelsens inventering särskilt nämnda fiskeplatserna på fastlandet utgjorde befolkningen 1938 omkring 1 980 personer. Den tillfälliga befolkningen på öarna uppgick 1938 till cirka 500 personer.

Motiveringar och förslag.

Gävlekomplexet.

Limön och *Eggegrund.*

Dessa öar äro väsentligen bebodda av lots- och fyrpersonal med sedvanliga egna kommunikationsmöjligheter, beträffande vilka man i övrigt lär få lita till lotsverkets omsorg för sin personal.

Orarna.

Denna ö med sitt ytterst ringa befolkningstal har icke kunnat göras till föremål för någon sakkunnigas åtgärd, avseende åstadkommande av andra kommunikationsmöjligheter än befolkningen som hittills kunnat bereda sig själv.

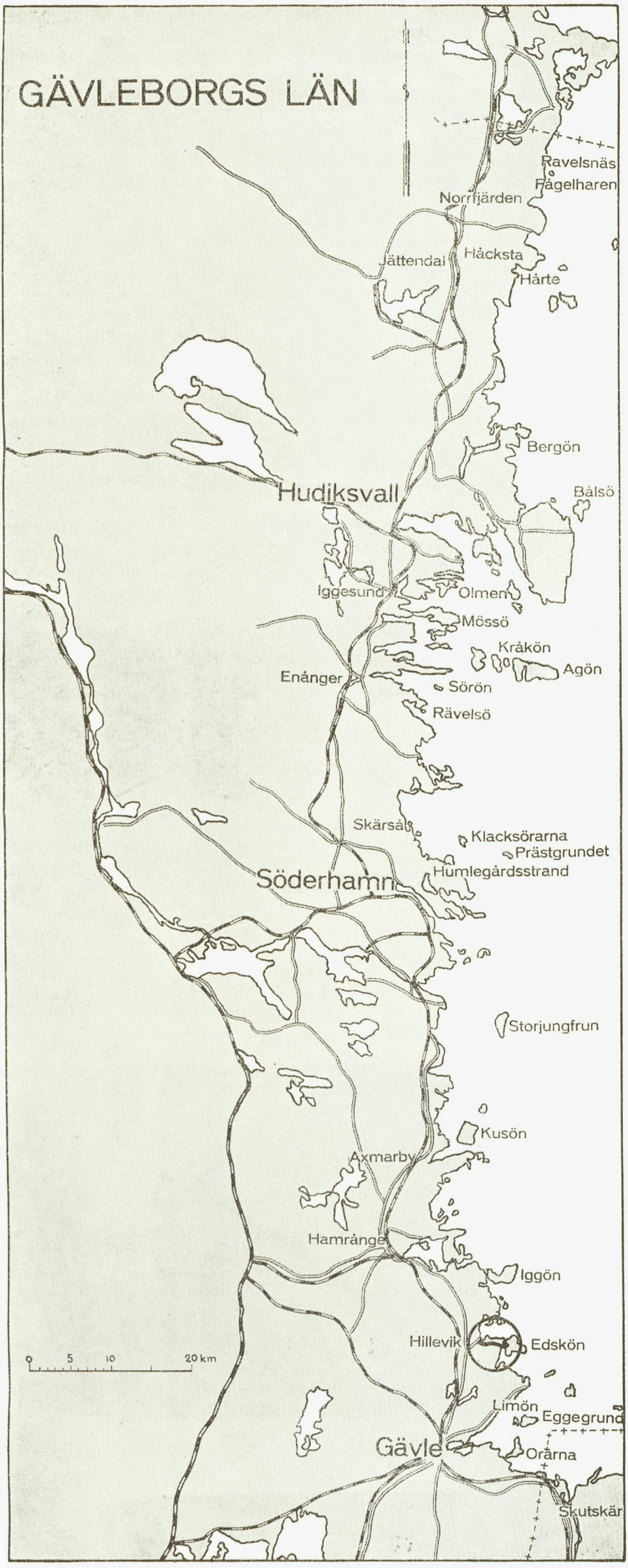
Edskön.

Beträffande denna ö ha sakkunniga inhämtat, att vägen från allmänna vägens slut vid *Hillevik* till *Edskön*, som är enskild väg, är framkomlig för fordon, om än till nöds för bilfordon. Edskön är därvid redan nu medelst träbro förbunden med fastlandet och på själva ön leder väg av samma art fram till bebyggelsecentrum *Lövet* på öns västsida. Ifrågavarande vägar anses emellertid behöva omläggas eller helt nyanläggas för att de skola få intagas till allmänt underhåll. Förordnande att verkställa vägförrättningen härför är också av länsstyrelsen utfärdat.

Det kan dock synas möjligt ifrågasätta att tillsvidare bibehålla vägen Hillevik—Edskön som enskild väg, varvid några större kostnader för dess sättande i bättre användbart skick icke skola behöva uppträda. Sakkunniga hava låtit uppskatta de därför erforderliga vägförbättringskostnaderna, som visat sig uppgå till cirka 45 000 kronor. Då sakkunniga samtidigt äga kännedom om att kanske den största delen av trafiken på vägen ifråga, åtminstone under vissa säsonger, avser andra än öbors resor till och från Edskön, anse sakkunniga, att vägens iståndsättande till hela detta belopp bör kunna bestridas av statsverket och föreslå härför nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer.*

Av den verkställda inventeringsförrättningen framgår beträffande de övriga skärgårdskomplexen i länet, att de uttryckta önskemålen gå ut på ett antal väganläggningar och vägförbättringar samt hamnanläggningar, vilka visserligen beröra ett fåtal svagt befolkade öar, för vilka ej särskilda kommunikationsanordningar kunna ifrågasättas men i stort sett endast avse en fiskeridkande fastlandsbefolkning, som, bofast i kustbandet, blott företager sina fiskefärder till de obebodda skärgårdsöarna och vistas där kortare eller längre tider för bedrivande av fiske. Fiskarena kunna visserligen då uppehålla sig till och med så lång tid som flera månader, ehuru med avbrott väl, i de på öarna befintliga fiskestugorna, men man kan praktiskt taget icke tala om någon fast bosättning på öarna.

Sakkunniga hava emellertid låtit bedöma den ungefärliga kostnaden för ett realiserande av de vid inventeringsförrättningen framförda önskemålen


GÄVLEBORGS LÄN
Ravelsnäs
Fågelharen
Norrfjärden
Jättendal
Håcksta
Hårte
Bergön
Hudiksvall
Bålsö
Iggesund
Olmen
Mössö
Kråkön
Agön
Enånger
Sörön
Rävelsö
Skärsäl
Klacksörarna
Prästgrundet
Humlegårdsstrand
Söderhamn
Storjungfrun
Kusön
Axmarby
Hamrånge
Iggön
Hillevik
Edskön
Limön
Eggegrund
Gävle
Orårna
Skutskär
0 5 10 20 km

avseende utförande av väg- och hamnprojekt och skulle denna uppgå till i runt tal *735 000 kronor*.

Sakkunniga hava oavsett den stora kostnaden ej ansett sig kunna göra här förevarande frågor till föremål för någon vidare sin åtgärd såsom i det hela taget fallande utom ramen för dem givna direktiven för deras utredning.

Ett undantag, från vad som ovan anförts kan sägas vara *Kusön* utanför Axmarfjärden, som äger en fastboende befolkning av ej ringa storlek. Vid inventeringsförrättningen ha dock inga önskemål beträffande dess kommunikationsbehov framkommit och icke heller ha sakkunniga på annat sätt funnit anledning upptaga några sådana till behandling.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven har framkommit önskan om anordnande av telefon till Orarna i Gävlebukten.

Enligt av telegrafstyrelsen lämnad upplysning skulle inträdesavgiften för ett abonnemang för Orarnas del vid Bomhus växelstation betinga ett pris av 170 kronor och en årlig avgift tillsvidare av 141 kronor.

Med hänsyn till att Orarna tillhöra ett enskilt större industriföretag samt befolkningen endast utgöres av en familj (6 personer), som av berörda företag arrenderar Orarna, hava sakkunniga ansett det i första hand böra ankomma på företaget att vidkännas kostnaderna för de telefonförbindelser dit, som eventuellt kunna anses erforderliga. Sakkunniga hava för den skull ej velat framställa något förslag i förevarande hänseende.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Vägförbindelse Hillevik—Edskön:
förbättring och breddning till 3·5 m av enskilda vägen Hillevik—Edskön ..... kronor 45 000

Sammanställes ovan angivna kostnadssiffra för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade folkmängden (226 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal invånare, belöpande sig till 19 911 kronor.

Västernorrlands läns skärgårdar.

Skärgårdarna inom länet kunna lämpligen sammanföras i 3 komplex: Sundsvalls-, Härnösands- och Örnsköldsvikskomplexen.

Inventeringen.

Sundsvallskomplexet.

Detta komplex omfattar öarna:

	Invånareantal		Sommargäster
	1918	1938	1938
Brämön	21	16	c:a 100
(Dårholmen)	(287)	(205)	
Granön	8	8	c:a 15
(Alnön)	(6 075)	(6 241)	(c:a 560)
(Åstön och Åkerön)	(94)	(60)	

På Brämön består den bofasta befolkningen huvudsakligen av lotsverkets personal och därjämte två bofasta fiskarfamiljer, på Dårholmen huvudsakligen av pensionärer vid ett enskilt industriföretag. På Granön idkas fiske. Alnön har tidigare ägt en trävaruindustri, avsevärt större än den nu bedrivna, varjämte lantbruk ock i viss omfattning förekommer. Egentliga befolkningscentra saknas. Möjligen kan Alvik på Alnön betecknas som sådant.

Samtliga *trafik*förbindelser tendera mot Sundsvall. De utgöras för Alnön av färjeled, som leder därifrån till Filland på fastlandet. Dårholmen är förenad med fastlandet medelst gångbro, varigenom anknytning vinnes till fastlandets bussnät. Granön är hänvisad till befolkningens egna båtar. Från Åstön leder färjeled resp. provisorisk broförbindelse till Tynderö fastland.

Öarna sakna, med undantag för Alnön, yrkesmässigt ordnad trafik. Post- och telefonförbindelserna äro i allmänhet tillfredsställande.

Såsom *brister* hava angivits saknaden för Brämöns och Granöns del av fasta båtförbindelser med fastlandet ävensom av telefon på Granön. Dårholmens förbindelser med fastlandet anses jämväl bristfälliga.

Som *önskemål* har befolkningen uppgivit en kustlandsväg, förbindande Juniskären m. fl. fiskelägen i länets sydligaste del med fastlandets övriga vägnät, reguljära förbindelser till Brämön och Dårholmen, bättre landförbindelse för Alnön (ev. ännu en färjeled eller bro), färjeförbindelse från Granön samt anordnande av enkel tillfartsväg på fastlandet för Granöns del från stranden till Våle by vid vägen Söråker—Tynderö kyrka ävensom telefonförbindelse till Granön.

Härnösandskomplexet.

Detta komplex omfattar Lungö i Säbrå socken, den med fastlandet förbundna Hemsö och Åbordsö i Högsjö socken.

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongartad befolkning 1938
Lungö	125	c:a 150	40
Åbordsö	131	74	c:a 30
(Hemsö)	(486)	(431)	(c:a 100)

Högbonden (bebos endast av fyrpersonal).

Lungö bebos av fiskare, jordbrukare och fyrbevakningspersonal.

Åbordsö bebos huvudsakligen av anställda vid Utansjö cellulosa A.-B. på fastlandet.

På grund av öarnas ringa folkmängd saknas egentliga befolkningscentra.

Beträffande befolkningens *trafik* har framkommit följande.

Hemsö står medelst motordriven färja (för bilar) i förbindelse med fastlandets vägnät.

På Lungö finnas motorbåtar. En av vägdistriktet understödd båtlägenhet anlitas dock ej i större omfattning. Avståndet till Härnösand utgör cirka 5 km (till Härnön 2 km), till Hemsö 600 meter.

På Åbordsö finnes provisorisk förbindelse med fastlandet (Utansjö) medelst privat motorbåt, understödd av vägdistriktet.

Ångbåtstrafik från Ångermanälven via öarna i komplexet till Härnösand finnes sommartid, men uppgives vara stadd i avtagande. På öarna befintliga trafikföreningar underhålla motorbåtsförbindelser mellan Lungö resp. Åbordsö och fastlandet. På Lungö finnes telefon samt 2 gånger i veckan post, på Åbordsö endast telefon.

Såsom *brister* hava framhållits beträffande Åbordsö, att vår och höst, då isen varken bär eller brister, förbindelse endast kan uppehållas medelst »is-ekor». För skolbarn samt för arbetare, som dagligen måste resa till och från fastlandet, äro förbindelserna otillfredsställande. Åbordsö saknar därjämte ordnad postförbindelse.

Som *önskemål* har angivits följande. I fråga om Lungö önskas en mindre isbrytande ångbåt i daglig trafik mellan Härnösand och ön eller motorfärja till Hemsö med anläggning av väg därstädes till färjeläget Sanna—Strinningen, där busstrafik finnes. Beträffande Åbordsö uppges, att på grund av befolkningens sysselsättning i stor utsträckning vid Utansjö cellulosa A.-B. bättre rese- och postförbindelse med fastlandet samt väg över ön erfordras.

Örnsköldsvikskomplexet.

Komplexet omfattar öarna

	Invånareantal 1918	Invånareantal 1938	Säsongartad befolkning 1938
Ulvön	309	249	c:a 350
Trysunda	106	103	
Strängöarna (sågverket nedlagt)	107	33	c:a 30
Vågön—Grisslan	—	—	c:a 70 (ett par familjer uppehålla sig på platsen praktiskt taget hela året)
Malmön	20	18	15

	Invånareantal		Säsongartad befolkning
	1918	1938	1938
Burön Burköholmen	47	14	c:a 100
Bursjöholmen	5	5	c:a 10
Dekarsö	c:a 60	54	c:a 75

Befolkningen utgöres till stor del av fiskare. Fiskberedning förekommer i tämligen stor utsträckning. På Ulvön drives därjämte gruvindustri (vanadinmalm). Trysunda och Ulvön besökas av ett större antal sommargäster (på Ulvön finnas 2 hotell). Trysunda, Strängöarna och Ulvön tillsammans ha omkring 200 sommargäster. På Strängöarna finnas en barnkoloni samt semesterhem för husmödrar. Härigenom ökas folkmängden säsongvis i väsentlig grad.

Några särskilda befolkningscentra kunna ej angivas.

Trafiken går inom komplexets södra delar (Ulvön, Strängöarna, Trysunda) till Köpmanholmen och Örnsköldsvik, i övrigt till nämnda stad.

På N. Ulvön finnes körväg mellan hamnen och Norrby fiskeläge. Båtförbindelser finnas mellan Ulvön via Strängöarna och Trysunda till Köpmanholmen. Vågön med Grisslans fiskeläge uppehåller landförbindelse med egna båtar om sommaren till Örnsköldsvik, om vintern till Guldvik eller Skommarhamn. Burön använder sig av provisorisk färjeförbindelse till Hornön. För öarna i Grundsunda och Arnäs socknar saknas uppgifter.

Regelbunden trafik förekommer, dels från 1939 i form av en ångbåtslinje, Red. A.-B. Kusttrafik, mellan Härnösand och Örnsköldsvik, anlöpande de flesta större samhällen, dels ock i form av en av vägdistriktet subventionerad slupförbindelse (»Ulvö Express») på leden Ulvön—Strängöarna—Trysunda—Köpmanholmen. Öarna inom Arnäs socken, Dekarsön m. fl., trafikeras med utgångspunkt i Örnsköldsvik av en mindre ångbåt under högsommaren. I övrigt brukas fiske- och andra smärre båtar samt i mån av behov under vintern isvägar. Ulvön har post och telefon, Strängöarna telefon. (Halvön Genesön saknar telefon.) Fiskeläget Grisslan på Vågön saknar regelbunden postgång men har telefon.

Bland *brister* hava angivits, att beträffande Ulvön den tyngre godstrafiken (främst fisk) saknar tillräckligt kraftigt tonnage på leden Örnsköldsvik—Härnösand (avsåg förhållandena 1938) utöver den mera lokalbetonade trafiken på öarna. Om gruvdriften komme att utvecklas kan antagligen större båt ej undvaras. Grisslan saknar såväl regelbunden sjötrafik som framkomlig väg från fastlandsstranden till farbar landsväg. Burön och Malmön sakna vägförbindelser samt, Malmön färjeförbindelse till fastlandet.

Följande *önskemål* ha vid inventeringsförrättningen framkommit.

Bättre utrustning av den båt, som trafikerar linjen Ulvön—Köpmanholmen, eventuellt insättande av större båt till Härnösand—Örnsköldsvik. Återupptagande av tidigare ångfartygstrafik. (Detta önskemål har t. v. realiserats

genom insättandet av ångfartyget »Kusttrafik».) Beträffande Grisslan framhålles, att en längsgående båtförbindelse Ulvön—Örnsköldsvik skulle få stor betydelse. Kaj bör anordnas i Guldvik på Sörvågelandet samt ifrågasatt väg till Norrvåge—Sörvåge byggas för avsättning av fiskets produkter. Beträffande öarna inom Arnäs socken, Malmön, Burön, Bursjöholmen och Dekarsö, förordas en trafiklinje (exempelvis genom vägdistriktet). För Burön önskas en färja Hornön—Burön, för Malmön vägförbindelse. En ringlinje Örnsköldsvik—Dekarsön—Burön—Bursjöholmen—Malmön—fastlandet vid Killingsnäs och Mattjäl samt Nötbolandet förordas även. Likaså kustvägnätets utbyggande till Sörvåge, Skeppsmalens fiskeläge i Grundsunda socken samt mot Västerbottens länsgräns. I allmänhet uppgavs distriktet vara betjänt av en ångbåtslinje längs kusten och dess öar, enär billinjer numera i allmänhet ha kommit skärgårdstrafiken med båt att upphöra till men för befolkningen på öarna.

Vid överlämnandet av inventeringsmaterialet jämte en sammanställning av uppgifter rörande de olika öarna har *länsstyrelsen i Västernorrlands län* för egen del anfört följande:

»Av sammanställningen torde framgå, att, vad Medelpad angår, skärgård av beskaffenhet att böra göras till föremål för de sakkunnigas uppmärksamhet knappast kunde anses förefinnas. Länsstyrelsen ville dock hava framhållit i sammanställningen omförmälda önskemål, *dels* om en väg, förbindande utefter Njurunda sockens kustområde förefintliga fiskelägen *och dels* om ordnad väg- och färjeförbindelse till Granön i Tynderö socken samt vidare vägförbindelser till olika fiskelägen utefter kusten av samma socken.

Inom Ångermanland däremot äro skärgårdsförhållandena helt annorlunda och synas böra bliva föremål för en ingående undersökning av de sakkunniga för åstadkommande i görligaste mån av förbättrade samfärdselsmöjligheter för skärgårdsbefolkningen därstädes. De områden, som synas böra närmare undersökas äro:

1. Lungön i Säbrå socken, Åbordsön i Högsjö socken och Högbonden i Nordingrå socken;
2. Öarna Trysunda, Strängön och Ulfön i Nätra socken;
3. Vågön med Grisslans fiskeläge samt halvön Sörvåge i Själevads socken;
4. Dekarsön, Burön med Burölholmarna, Bursjöholmen och Malmön i Arnäs socken;
5. Skeppsmalens fiskeläge i Grundsunda socken.»

I allt uppvisar Västernorrlands läns skärgård, Dårholmen, Alnön, Hemsön ej medräknade, ett invånareantal 1918 om 939 personer och 1938 om 724 personer samt 1938 ett antal sommargäster, uppgående till minst 800 personer.

Motiveringar och förslag.

Sundsvallskomplexet.

Juniskären.

Den för dessa fiskeplatser utan bofast befolkning önskade vägen söderut på fastlandet måste anses vara helt och hållet en angelägenhet för en fastlandsbefolkning. Sakkunniga hava icke inom ramen för givna direktiv kunnat göra önskemålet till föremål för någon sin åtgärd.

Brämön.

Brämön hyser som fastboende befolkning övervägande lotspersonal, för vars kommunikationsbehov sakkunniga vilja antaga, att lotsverket drager nödig omsorg. Den åberopade sommartrafiken på ön av villaägare, bosatta i Sundsvall, har ej heller ansetts behöva påkalla någon sakkunnigas åtgärd.

Dårholmen

äger ej läge — den är med spång förenad med fastlandet — och befolkning av skärgårdsnatur och har ej heller gjorts till föremål för någon sakkunnigas åtgärd.

Alnön.

Den nära utanför Sundsvall belägna, stora och starkt befolkade ön är redan förbunden med fastlandet medelst allmän väg med färjeförbindelse mellan *Filland* (Alderholmen) och *Alvik*. Den reguljära färjeförbindelsen ombesörjes av en ångfärja, å vilken kan på en gång transporteras 10 stycken mindre eller 8 stycken större bilar.

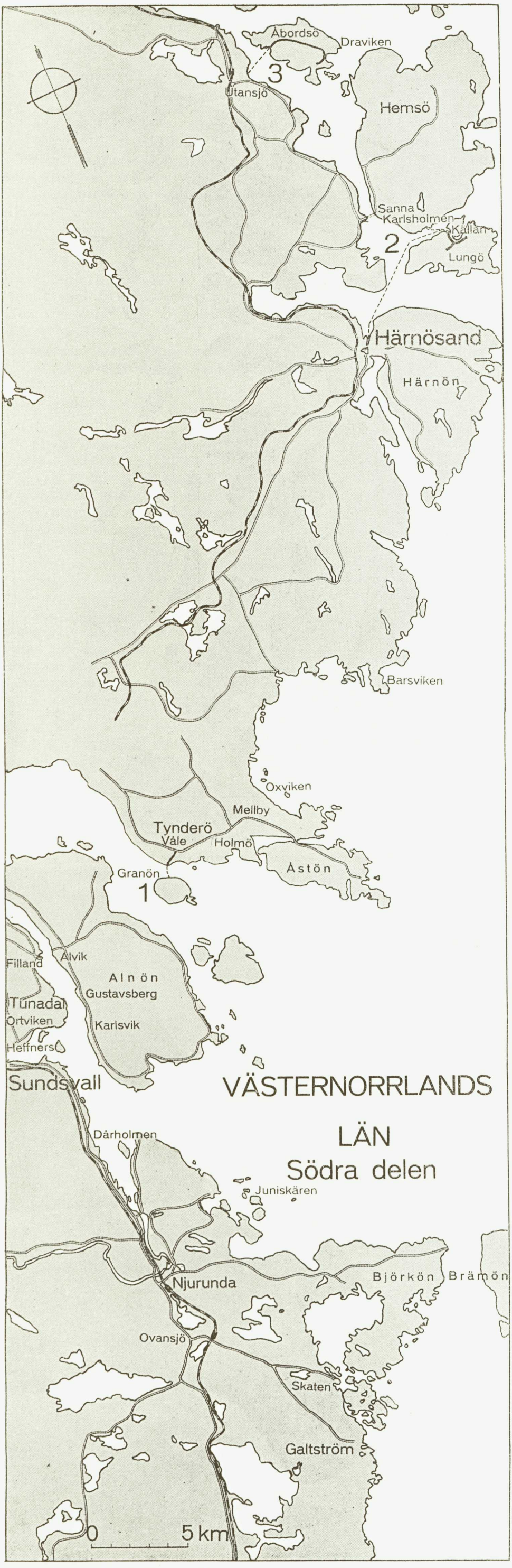
Vid vissa tillfällen, särskilt sommartid, förekommer vid färjestället ifråga så stor anhopning av trafikanter och fordon, att det icke är möjligt att utföra övertransporterna utan försening i trafiken. På grund härav har tanke framkommit, att ytterligare en färja borde anskaffas och därjämte har dryftats möjligheten att förlägga färjestället till en led Karlsvik—Pettersvik och därmed i ett för trafiken på Sundsvall gynnsammare läge. Kostnaderna för dessa anordningar hava beräknats som följer:

Ny färjeförbindelse Karlsvik—Pettersvik.

Ny färja	kr.	250 000	
Färjelägen	»	100 000	350 000
Tillfartsvägar:			
omläggning av vägen Alvik—Karlsvik	kr.	250 000	
anläggning av väg Pettersvik—Ortviken	»	150 000	
omläggning av vägen Ortviken—Heffners	»	750 000	1 150 000
		Summa kr.	1 500 000

Alternativt har också föreslagits att i stället för ny färjeförbindelse anlägga bro över Alnösundet cirka 400 meter norr om den nuvarande färjeleden Filland—Alvik samt att å fastlandssidan ansluta denna led till kustlandsvägen vid *Färsta* med förbättrande av berörda förefintliga vägar. Anslutningen å Alnön har avsetts ske genom anläggande av kortare förbindelsevägar till det nuvarande vägnätet å ön. Broförbindelsens jämte anslutningsvägarnas utförande har beräknats kosta i runt tal 7 200 000 kronor, varvid man utgått från 12·0 meters bredd å bron.

Alnön med sin befolkning, bestående övervägande av industriarbetare, lärer i det hela taget icke kunna betraktas som ett skärgårdssamhälle i egentlig mening



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

och sakkunniga hava ej ansett det böra tillkomma dem att taga någon ställning till och avgiva förslag om särskilda åtgärder för främjande av dessa öns under diskussion varande kommunikationsfrågor av stora ekonomiska mått.

Åstön och *Granön.*

Längst i norr inom komplexet ligger utanför Alnön ön *Åstön*, som genom ett smalt sund, Tynderösundet, är avskilt från den utskjutande udden *Tynderö*. Ön är med allmän väg förbunden med fastlandet och några önskemål beträffande kommunikationerna för denna ö ha icke heller framförts. Däremot ha framkommit anspråk på vägförbindelser på Tynderö till fiskelägena *Oxviken*, *Rothålet* och *Toskhamn* å halvöns ostkust. Dessa önskemål avse dock ej tillgodoseende av egentliga skärgårdsintressen och ha ej kunnat föranleda till någon sakkunnigas åtgärd.

För den väster om Åstön belägna *Granön* har även önskats förbindelse med Tynderönäset. Sådan skulle kunna på enkelt och relativt billigt sätt ordnas genom anskaffande åt vägdistriktet av en mindre motorbåt jämte en pråm, avsedd för kreaturstransport, samt utförande av en körväg å fastlandet av enklaste slag till denna färjeförbindelses anknytning med närmaste landsväg på Tynderöhalvön.

Sakkunniga föreslå härför nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer.*

Härnösandskomplexet.

Lungö.

Å Lungö finnes en betydande bebyggelse, som huvudsakligen ligger å öns norra del invid vikarna *Källan* och *Sundhamn*. Vid Källan finnes båtbrygga i nöjaktigt skick. Å ön finnas inga egentliga vägar. Befolkningen söker sig till Härnösand mest med egna båtar, men en mera regelbunden trafik ombesörjes dock med en enskilt ägd mindre ångbåt, som åtnjuter subvention av vägdistriktet. Denna båt gör emellertid blott två turer i veckan under vinterhalvåret och önskemålen gälla därför här större antal turer. Dessutom har begärts en större båt, varjämte önskas mindre väganläggningar på ön.

Sakkunniga vilja efter utredning och prövning av önskemålen vitsorda deras berättigande samt önska föreslå inrättandet i vägdistriktets regi av en *passbåtslinje Härnösand—Källan* å *Lungö—Karlsholmen* å *Hemsö* och nödig anslagstilldelning för anskaffning åt vägdistriktet av en för linjen lämplig mindre passbåt. Enligt till sakkunniga lämnad uppgift lärer därvid kunna förutsättas inköp av en begagnad båt. Vidare föreslå sakkunniga nödig anslagstilldelning för utförande av enkel väg å *Lungö* från bryggan vid *Källan* längs bebyggelsen på ön.

Hemsö.

Vid det förhållande att ön numera erhållit en god förbindelse med fastlandets vägsystem genom färjan vid *Sanna*, har ön icke behövt göras till

föremål för något förslag av sakkunniga. Nämnda färjeförbindelse är även av betydelse för Lungö under förfallsperioder för passbåtsförbindelsen Lungö—Härnösand.

Åbordsö.

Denna ö är väsentligen bebodd av anställda vid den mittför Åbordsön på fastlandet belägna Utansjö cellulosafabrik. Man torde kunna få antaga, att dessa vid industrien anställda ej länge kunna hållas bosatta på andra sidan av ett långa tider av året svårtrafikabelt havssund. Hur än kommunikationen över detta sund ordnas lär väl därför det redan starkt nedgångna befolkningstalet på ön få antagas komma att än ytterligare nedgå för att sedan komma att utgöras av endast ett ringa fåtal övervägande jordbrukande personer med mindre behov av regelbundna kommunikationer. Några radikala och tillfyllestgörande åtgärder för vinterpassagens över sundet tryggande lära för övrigt ej heller vara praktiskt-ekonomiskt överkomliga.

Emellertid lär den enkla passbåtslinje, som nu provisoriskt upprätthålles med visst stöd av det allmänna, böra för en övergångstid något förbättras. Sakkunniga vilja därför föreslå nödig anslagstilldelning för anskaffning av en lämpligare mindre passbåt för linjetrafiken Åbordsö—Utansjö under förutsättning, att den inlemmas i vägdistriktet att av detta drivas och underhållas. Det kan därvid förutsättas inköp av en begagnad båt.

Vidare vilja sakkunniga, likaledes under vanligt förbehåll beträffande vägdistriktets åtagande, föreslå nödig anslagstilldelning för utförande av *väg* av enklaste typ — cykelväg — över ön till lämplig punkt vid *Draviken*, inkluderande ny *båtbrygga* vid *Åbord*.

Enär den ovan föreslagna passbåten icke kan förväntas vara i stånd att uppehålla trafiken över sundet mellan Åbordsö och Utansjö under tider, då detta är hårt isbelagt och ofta upptagen ångbåtsränna samtidigt kan hindra framkomsten med slädfordon, vilja sakkunniga, som erhållit nekande svar på förfrågan hos lotsstyrelsen, huruvida segelleden vintertid kunde läggas så, att isränna innanför Åbordsö icke skulle behöva hållas öppen, erinra om det förut omförmälda förefintliga anslaget till »*Bidrag till vissa kommunikationsändamål*», som disponeras av Kungl. Maj:t, och varifrån tidigare medel ställts till förfogande för, bland annat, bestridande av kostnader för bro- eller annan anordning för vintervägs framförande över isränna, då vägen icke är att hänföra till allmän väg.

Örnsköldsvikskomplexet.

Ulvöarna, Strängöarna och *Trysunda.*

För att för framtiden trygga trafikförbindelsen för dessa öar med deras närmaste huvudort på fastlandet, *Köpmanholmen*, vilja sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning för anskaffande åt vägdistriktet av lämplig, i erforderlig mån isbrytande passbåt, med vilken vägdistriktet sedan skulle på sin bekostnad beträffande drift och underhåll upprätthålla regelbundna turer,

utgående från *Ulvöhamn* på morgonen med återkomst dit på eftermiddagen 6 dagar i veckan. *Strängöarna* skulle därvid anlöpas på såväl in- som utgående samma dag 3 gånger i veckan och *Trysunda* — likaledes på såväl insom utgående samma dag — anlöpas övriga 3 dagar i veckan. Befordringsavgifterna för passagerare och gods skulle av vägdistriktet få uttagas beräknade i möjligaste mån såsom om landsväg för buss- och godsbiltrafik ledde från Örnsköldsvik ända till Ulvöhamn, vilket står i nära överensstämmelse med vad som gäller i fråga om den passbåt, som för närvarande i enskild regi trafikerar traden ifråga. Med sålunda bestämda inkomster ha sakkunniga efter verkställd utredning funnit driftsresultatet icke uppvisa större underskott än som ungefärligen motsvaras av den för närvarande till privatföretaget utgående subventionen från vägdistriktet. Den avsedda passbåten kan erhållas antingen genom inköp och ombyggnad — med förstoring och insättande av en ny motor om 100 hkr — av den båt, som nu trafikerar leden, eller genom inköp av annan begagnad båt.

Grisslan.

För denna ö med sitt ringa befolkningstal kan någon egen passbåtslinje icke anses vara motiverad och då ön ej heller är orienterad emot Köpmanholmen, kan den ej lämpligen infogas i Ulvö—Köpmanholmenlinjen. Sakkunniga anse därför, att befolkningen fortfarande måste vara hänvisad till de befordringsmöjligheter, de egna båtarna erbjuda och lämpligen då, när ej färd föranledes direkt till Örnsköldsvik, repliera på *Hörnskatan*, dit framkomstmöjligheterna vintertid äro relativt goda och dit god fastlandsväg med billinjetrafik leder. Önskemålet om en väganläggning till *Skommarhamn*, som skulle bereda Grisslan en något kortare sjöväg än till Hörnskatan och kunna vara av viss betydelse även för andra närbelägna, ehuru mycket svagt befolkade öar, kunna sakkunniga med hänsyn till de relativt höga vägbyggnadskostnaderna ej biträda. Detsamma är förhållandet beträffande det framförda önskemålet om en väganläggning till *Guldvik*, särskilt som därmed ej skulle beredas Grisslan nämnvärt kortare sjöväg än till Hörnskatan. Det må till sist också beaktas, att en förbindelse för Grisslan erbjudes även över *Skeppsmalens fiskeläge* och *hamn* på ön *Skagen*, dit enligt vad sakkunniga inhämtat väganläggning är dömd av länsstyrelsen och förväntad att utföras under åren 1940—1941.

De framförda önskemålen om statshjälp till *väganläggning Sörvåge—Norrvåge* lära ej kunna anses som en angelägenhet i nämnvärd grad vidkommande skärgårdsbefolkningen och ha därför ej gjorts till föremål för något förslag från de sakkunnigas sida.

På sakkunnigas orienteringsresa, berörande bland andra öar Ulvön, Trysunda och Grisslan, ha vid samråd med representanter för befolkningen framförts klagomål över att stora svårigheter för befolkningens kommunikation med fastlandet vintertid uppstå genom att vissa linjeångare på sträckan mellan Härnösand och Örnsköldsvik taga vägen innanför öarna ifråga och bryta för öbornas framkomstmöjligheter isvägen ytterst hindersamma isrännor.

Från representanter för orten hava sakkunniga sedermera under utredningsarbetets gång emottagit en skrift av i huvudsak följande innehåll:

Det vore påfallande, hurusom sjöfartens målsmän anse, att kustlinjetrafiken har oinskränkt rättighet över skärgårdsfarlederna, och att de med denna sjöfart förbundna svårigheterna för skärgårdsbefolkningen i hög grad bagatelliseras. Skärgårdsbefolkningen ansåge sig också hava rätt att komma fram på bekvämaste sätt de sträckor, som utgöra *dess farleder,* sommartid medelst båtar och vintertid över isen. Att låta trafiksvårigheterna enbart drabba skärgårdsbefolkningen kunde icke anses rättvist, ty dels hade ångfartygen möjlighet att välja annan farled, vilket icke står befolkningen å öarna till buds, och dels hade de isbrytande båtarna större såväl tekniska som ekonomiska möjligheter — jämfört med öbefolkningen — att möta de med vintertrafiken förenade svårigheterna.

Dessa svårigheter vore icke så bagatellartade eller lätta att övervinna, som rederiföretagen framhålla. Öbefolkningen hade genom bättre båtutrustning lyckats betydligt reducera de nackdelar, som äro ofrånkomliga under höst och vår, då isen varken bär eller brister. Det innebure alltid en stor lättnad, när isen blir bärkraftig nog för gångtrafik. Då vore isen cirka 4″ tjock. När en ångare då passerade i farleden och ginge med full fart, gjorde den sådana svallvågor, att isen splittras inom ett så brett område, att detta icke kunde överbyggas med en isbro. Roddbåt måste då användas och dragas ut till isrännan, men en sådan sak kunde en ensam resande ej utföra utan hjälp, i synnerhet som båten icke kunde lämnas vid iskanten utan måste på grund av isens obeständighet om möjligt dragas i land, vilket vore rätt besvärligt, då isrännan stundom vore belägen långt från närmaste strand.

Sedan isen blivit körbar, hade exempelvis mellan Ulvön och fastlandet trafiken måst ordnas så, att häst från fastlandet och häst från Ulvön mötts vid ångbåtsrännan, och så hade med användande av plankor passagerare och gods blivit utväxlade. Det sade sig självt, att en sådan anordning är förenad med extra kostnad och besvärligheter. Bland annat uppstode svårigheter för skjutsarna att inträffa samtidigt, och väntetid ute på isen vid kyligt och blåsigt väder vore påkostande. Givetvis hade frågan om isbro många gånger diskuterats, men man hade ansett svårigheterna vara alltför stora. Ångbåtarna ginge ofta icke i samma ränna, ty isen kunde förskjuta sig något, varvid ny ränna brytes. Denna bleve ock breddad gång på gång, och sprickbildningen på sidorna bleve för hästar riskabel. Isbryggans längd skulle vid körtrafik tarva pontoner på mitten. Det skulle därvid krävas en spelanordning för att draga en sådan bro fram och tillbaka, enär tillräckligt manskap icke alltid stode att tillgå. Men då isen — såsom också av en lotsförman på platsen framhållits — lätt kunde bryta upp på mera utsatta ställen, där farlederna skära varandra, ville skärgårdsbefolkningen icke riskera i anläggning dyrbara broanordningar, och några sådana hade därför icke heller kommit till användning.

Att isrännan skulle frysa till och bli bärkraftig mellan varje gång båt passerar vore en sanning med modifikation. En ränna, som trafikeras minst två gånger i veckan, hunne aldrig bli stark annat än vid osedvanligt stark kyla. Isflaken i rännan bleve alltmer sönderbråkade, och skärgårdsbor måste kanske färdas över densamma omedelbart efter det en båt passerat. Det vanligaste vore att öborna med tillhjälp av bräder och större isbitar balanserade sig över rännan, vilket icke behövde erbjuda större svårigheter för dem, som äro unga och viga, men, då det gällde kvinnor, åldringar och gods, ställde sig betydligt svårare.

Skärgårdstrafiken vintertid vore icke heller så ringa, som från sjöfartshåll göres gällande. Så stora samhällen som Ulvön och Trysunda torde hava behov av trafikförbindelse med fastlandet, vad Trysunda beträffar bland annat för avsättning av vinterfiskets produkter.

Skärgårdsbefolkningen ifrågasatte icke, att vintersjöfarten skulle stoppas eller ens i nämnvärd grad försvåras. Det skulle också i sanningens namn erkännas, att Sveabolagets båtar i för skärgårdsbefolkningen svåra situationer beredvilligt och utan ersättning lämnat hjälp, när så lämpat sig. Huruvida sjöfart vintertid för styckegodstransport vore av den *allmänna* betydelse, som från sjöfartshåll göres gällande, ville representanterna, med tanke på att alla kuststäder också hava järnvägsförbindelser, icke uttala sig om.

Sammanfattningsvis framhålles och understrykes i skrivelsen att jämväl skärgårdsbefolkningen kunde göra anspråk på trafikleder vintertid, att trafiksvårigheterna för öbefolkningen på grund av båtrännor i inre skärgården ingalunda vore obetydliga, att dessa svårigheter icke enbart borde läggas på skärgårdsbefolkningen, vilken icke alltid hade samma möjlighet som ångbåtstrafiken att övervinna desamma samt att förhållandena, exempelvis i Mälaren med dess smalare rännor och stillaliggande is, icke utan vidare vore tillämpliga på den yttre skärgården i Örnsköldsviksområdet med dess obeständiga isförhållanden.

Då de omständigheter, som anförts mot ifrågasatt trafik på *utsidan* av skärgårdsområdet S. Ulvön—Grisslan hade sitt berättigande, och båttrafiken där under vissa förhållanden skulle möta stora svårigheter, vore det icke lämpligt att helt avlysa den *inre* farleden för ångbåtstrafik. Vid användandet av denna farled under isperioder borde dock största möjliga hänsyn visas skärgårdsbefolkningen.

Detta har givit sakkunniga anledning att till länsstyrelsen, lotsstyrelsen och kommerskollegium rikta framställning om avlysning av farleden innanför öarna för ångbåtstrafik, då gång- och körbar is finnes. På denna framställning har givits avböjande svar, men sakkunniga anse, att saken bör beaktas av högsta vederbörande samt föreskrift utfärdas därom, att, då icke är omöjligt, såsom för packis eller drivis, kustångarna skola för att skona de berörda öarnas befolkning följa farleden öster om öarna ifråga.

Malmön.

Malmön ligger åtskild från fastlandet genom ett smalt sund. Den har sin bebyggelse å östra stranden av öns nordligaste udde men inga för hjuldon framkomliga vägar förefinnas och ej heller några anordningar för trafiken över sundet mellan ön och fastlandet.

Till *Mattjäl* på fastlandssidan av sundet, till en punkt 400 meter från detsamma, leder allmän väg med sträckning över *Killingsnäs* och *Sillviken*. Mellan Mattjäl och ovanberörda sund finnes ej väg. Fråga har tidigare framkommit om anläggning av bro mellan ön och fastlandet vid smalaste delen av sundet samt från det ifrågasatta brostället om anläggning av väg dels till bebyggelsen längs stranden av öns nordligaste del och dels å fastlandet till allmänna vägen vid Mattjäl. Broförbindelsen skulle dock komma att draga relativt stora kostnader.

Med hänsyn härtill och till den relativt ringa bebyggelsen å Malmön synes det sakkunniga vara tillfredsställande nog om i stället för bro *dragfärja* anordnas över sundet samt den ovan angivna *tillfartsvägen* från *Mattjäl* och *vägen* över *Malmön*, anläggas, båda i enkelt utförande. Sakkunniga föreslå alltså härför erforderlig anslagstilldelning.

Burön och *Dekarsön.*

Burön är genom *Burösundet* skild från *Hornön*, som utgör en utskjutande halvö sydost om Örnsköldsvik. Väster om Hornön ligger *Dekarsön* utanför *Bonäset* på fastlandet.

Å *Burön* är den huvudsakligaste bebyggelsen belägen å öns nordvästra och sydvästra sidor. Befolkningen är hänvisad till att med egna hjälpmedel taga sig över till fastlandet. Vägförbindelsen å ön utgöres av enskild väg av enklaste beskaffenhet, till stor del obruten.

Burön synes lämpligast böra givas förbindelse med fastlandet vid *Hornön* på dess södra udde *Strånässkatan*, dit enskild väg nu leder över halvön men där frågan om allmän väg aktualiserats genom att länsstyrelsen redan år 1934 dömt till utförande en väg över Hornöhalvön från Strånässkatan till allmänna vägen *Idbyn—Ström—Örnsköldsvik*. Denna väg får såsom väsentligen avseende ett fastlandsbehov förutsättas komma att i full omfattning bliva finansierad på sedvanligt sätt.

För Buröns förbindande med berörda väg föreslå sakkunniga anordnande av *dragfärja* över *Burösundet* samt därjämte anläggande av *enkel väg* över *Burön* från *färjestället* till *bebyggelsen* på *sydöstra stranden* och föreslå sakkunniga härför nödig anslagstilldelning.

För *Dekarsön* finnes endast vägförbindelse av enskild natur och denna av ytterst enkel och otillfredsställande beskaffenhet. Den längs ön gående vägen är blott delvis framkomlig med hjuldon. För förbindelsen mellan ön och fastlandet finnes ingen färja utan är befolkningen för överfarten hänvisad till egna båtar.

Tvenne projekt föreligga för anläggning av enkel *bygdeväg* från allmänna vägen *Idbyn—Ström—Örnsköldsvik* till *Dekarsön*, varav den ena upptager *färja* och den andra *bro* över *Nabbsundet* mellan fastlandet och ön. Projekten upptaga förutom anordningar för korsande av Nabbsundet tillfartsväg å fastlandet samt väg längs ön. Kostnaderna för företaget med ingående *färja* över Nabbsundet uppskattas till cirka 50 000 kronor eller vid utförande i enklare standard med dragfärja till cirka 36 000 kronor och, om *bro* anlägges över sundet, till cirka 180 000 kronor.

Med hänsyn till den obetydliga trafiken på ön synes *färjeförbindelse* vara tillfyllest och vilja sakkunniga föreslå nödig anslagstilldelning till anordnandet vid *Nabbsundet* av sådan samt därjämte anläggande av *enkel väg* från *färjestället* till *bebyggelsen* vid *öns södra strand.*

Ett framkommet önskemål om statsunderstöd för en motorsluptrafik, berörande öarna i *Örnsköldsviks* stads mera omedelbara närhet, måste betraktas som i alldeles övervägande grad ett stadsbefolkningens intresse; behovet av trafiken ifråga för denna befolkning såsom för den fasta befolkningen på öar, som skulle beröras, nämligen Dekarsön, Burön, Malmön m. fl., måste emellertid komma att bortfalla, om ovan föreslagna vägförbindelser för öarna komma till stånd. Detta önskemål ha sakkunniga därför redan här kunnat taga avstånd ifrån och lämna utan någon sin åtgärd.

Till det framförda önskemålet om tryggande genom statens stöd av den för närvarande under ekonomiska svårigheter bedrivna *kustångarelinjen Härnösand—Örnsköldsvik* skola sakkunniga däremot återkomma i ofta nämnda andra del av sitt betänkande.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av *post-* och *telefon*förhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Dessa önskemål, som nedan refereras, hava dels blivit tillgodosedda under tiden för sakkunnigas utredningsarbete eller kunna de antagas bliva så att säga automatiskt tillgodosedda, om sakkunnigas förslag till kommunikationsförbättringar bliva genomförda och öppna möjligheter därför, vilket allt skall för de berörda platserna anges i referatet.

I fråga om postförbindelserna hava önskemål framförts om anordnande av dagliga postturer till *Lungö*.

Generalpoststyrelsen, som uppgivit, att för närvarande postombud finnes anställt å Lungö, som två gånger i veckan avlämnar och avhämtar posten i Härnösand samt att ingen velat åtaga sig att båtledes frakta posten mellan Lungö och Härnösand ytterligare turer, har meddelat, att postombudet å Lungö skall indragas och att i stället lösväskbefordran skall anordnas med fyra turer i veckan å en 5 km lång linje Sanna (invid lantbrevbäringslinjen Oringen—Hultom)—Lungö mot ersättning av 3 kronor 75 öre för tur samt att posten sändes med järnväg Härnösand—Oringen för vidarebefordran med ovannämnda lantbrevbäringslinje.

Beträffande det framförda önskemålet om anordnande av ordnad postgång till *Åbordsö* har generalpoststyrelsen uppgivit, att posten till denna ö dagligen hämtas i Utansjö av arbetare vid Utansjö fabriker, som äro bosatta på Åbordsö, samt att söckendaglig lösväskbefordran till ön skulle kunna erhållas mot en kostnad av 360 kronor för år, anser sig för närvarande icke böra vidtaga någon åtgärd i ärendet. Postmängden utgör endast omkring 13 försändelser per dag.

I anledning av framställt krav på ökning av antalet postturer till *Trysunda* med en lägenhet i veckan, har generalpoststyrelsen förklarat frågan om en tredje tur i veckan å lantbrevbäringslinjen Köpmanholmen—Trysunda vara under utredning och komma att upptagas till behandling, så snart förhandlingar med ortsborna beträffande ersättningen slutförts.

För *Grisslans* fiskeläge samt *Sörvåge*området har ifrågasatts ordnad postgång.

Beträffande Grisslan m. m. har av generalpoststyrelsen uppgivits följande.

Grisslans fiskeläge begagnar sig av Örnsköldsvik såsom postadress. Postmängden uppgår till omkring två försändelser per dag. Postabonnerade tidningar förekomma icke. Öns läge synes för närvarande lägga hinder i vägen för regelbunden postutväxling. Frågan om förbättring av Grisslans postförhållanden torde få ställas på framtiden i avvaktan på ordnandet av kommunikationerna på Nötbolandet, vilka väntas komma till stånd inom en ej alltför avlägsen framtid. Sörvåge har Domsjöverken till postadress. Efter framställ-

ning av korrespondenterna i Norr- och Sörvåge inrättades lösväskbefordran med söckendagliga turer å en linje Domsjöverken—Norrvåge från och med den 1 juli 1937. När planerad väg Norrvåge—Sörvåge blir färdig, torde denna lösväskbefordran komma att utsträckas till Sörvåge.

Därjämte hava önskemål framkommit om anordnande av *telefon*förbindelser med *Granön* och halvön *Genesön* (i Arnäs socken).

Som av ovanstående referat framgår skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa bättre postförbindelser för följande platser: *Lungö, Åbordsö, Trysunda, Grisslan* och *Sörvåge.*

Sakkunniga vilja härvidlag inskränka sig till ett framhållande av angelägenheten av att här angivna förbättringar företagas genom postverkets försorg, även om detta skulle, i likhet med vad fallet torde vara på många håll å fastlandet, ibland vara mindre väl förenligt med postverkets affärsekonomiska handlande.

Vidare skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelse för *Granön.* (Med hänsyn till Genesöns egenskap av halvö anse sakkunniga sig icke böra ifrågasätta några åtgärder i detta sammanhang.)

Sakkunniga hava inhämtat, att anordnandet av de för den nya telefonförbindelsen med Granön nödiga telefonledningarna m. m. skulle betinga en inträdeskostnad av 352 kronor 50 öre (alternativt 300 kronor). Sakkunniga vilja för möjliggörande av de önskade telefonförbättringarnas tillkomst föreslå anslagstilldelning för bestridande hos telegrafverket av denna kostnad.

Den med anordnande av ovan angivna telefonförbindelse inom Västernorrlands län förbundna löpande abonnemangsavgiften har — enligt från telegrafverket meddelad uppgift — visat sig komma att med gällande beräkningsgrunder avsevärt överstiga den i rikets övriga delar gängse kostnaden för årsavgift för telefonapparat. Sakkunniga ha därför ansett innehavarne av den till utförande föreslagna telefonledningen böra få tillgodonjuta statsbidrag från förutnämnda allmänna reservationsanslag, belöpande sig för här ifrågavarande kostnadsskillnads täckande till omkring 100 kronor.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Sundsvallskomplexet:			
1. *Båt- och vägförbindelse Granön—Tynderönäset:*			
motorbåt och pråm	3 000		
landningsbryggor	1 000		
0·9 km anslutningsväg å Tynderö av 3 m bredd	10 000	14 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Härnösandskomplexet:			
2. *Passbåtslinje Karlsholmen å Hemsö—Källan å Lungö—Härnösand* samt *väg å Lungö:*			
passbåt (begagnad)	8 000		[2] 7 000
1·4 km väg å Lungö av 2·5 m bredd	8 500	16 500	
3. *Passbåtslinje Åbordsö—Utansjö* samt *väg* över *Åbordsö:*			
passbåt (byteskostnad)	8 000		[2] 7 000
båtbrygga å Åbordsö	4 000		
4·5 km anslutningsväg över Åbordsö av 2·5 m bredd	26 000	38 000	
Örnsköldsvikskomplexet:			
4. *Passbåtslinje Ulvöarna—Trysunda—Strängöarna—Köpmanholmen:*			
isbrytande passbåt, inköp och ombyggnad av begagnad motorbåt	55 000	55 000	[2] 9 000
5. *Väg-* och *färjeförbindelse Malmön—Mattjäl:*			
2 km väg å Malmön av 3 m bredd	25 000		
enkel dragfärja med färjelägen	12 000		3 000
0·4 km anslutningsväg till Mattjäl av 3 m bredd	5 000	42 000	
6. *Väg-* och *färjeförbindelse Burön—Hornön:*			
2·5 km väg över Burön av 3 m bredd	25 000		
dragfärja (enkel) med färjelägen	12 000	37 000	3 000
7. *Väg-* och *färjeförbindelse Dekarsön—fastlandet:*			
2 km väg över Dekarsön av 3 m bredd	20 000		
dragfärja (enkel) över Nabbsundet med färjelägen	12 000		3 000
0·4 km anslutningsväg å fastlandet av 3 m bredd	4 000	36 000	
Post och telefon:			
Telefonanläggningar	300	300	
Summa för länet		238 800	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Efter avdrag av uppskattade inkomster för befordran av passagerare, post och gods.

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade folkmängden år 1938 å länets skärgårdsöar (724 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal berörda invånare, belöpande sig till 32 983 kronor.

Västerbottens läns skärgård.

Inventeringen.

Västerbottens län saknar skärgård i egentlig mening. Endast enstaka bebodda öar finnas, dels längst i söder (Nordmaling) Norrbyskären, dels ock längre norrut, mitt emot Sävars socken, Holmön.

Norrbyskären ligga omkring 2 km till havs öster från Norrbyn (Norrbyskatan).

Invånarna, som 1918 utgjorde 1 200 personer och år 1938 uppgingo till 836 personer, äro antingen anställda direkt hos ett enskilt större trävaruindustriföretag, Mo & Domsjö A.-B., eller ock i företag och institutioner, som med rörelsen äga omedelbart samband (butiker, post- och telefon o. s. v.).

Norrbyskären hava *trafik*förbindelser med fastlandet medelst ovannämnda industriföretag tillhöriga ångfartyg, vilka ombesörja regelbunden trafik mellan Norrby och öarna. En ny färjeled med tillhörande bryggor och vägar är under anläggning genom vederbörande vägdistrikts försorg och väntas kunna tagas i bruk senast under år 1940.

Regelbunden postgång och ordnade telefonförbindelser finnas.

Några *brister* eller *önskemål* med avseende å Norrbyskärens kommunikationsförhållanden hava ej framkommit under inventeringen.

Holmön utgör egen kommun och eget vägdistrikt med 425 invånare år 1918 och 374 invånare år 1938.

Invånarna på ön livnära sig av fiske och jordbruk. Även fiskindustri (rökeri, salteri) finnes.

Ön, som ligger 11—12 km öster ut från fastlandet, har genom vederbörande vägdistrikts försorg förbundits med fastlandet medelst en som färja indömd motorbåt, som *trafikerar* sträckan Holmön—Ostnäs under i regel cirka 8 månader årligen. Under förfallsperioden användas hästskjutsar, eventuellt i kombination med isekor.

Post- och telefonförbindelserna uppgivas vara tillfredsställande.

Såsom *brist* har angivits, att Holmön under vissa tider, cirka 2 månader, då körbar is ej finnes, är isolerad från fastlandet, och som *önskemål* har framhållits en förlängning av seglationstiden genom anskaffning av kraftigare isbrytaretonnage i samband med anläggning av väg efter Ostnäsfjärden över Ostön, där bättre isförhållanden pläga råda.

I allt uppvisa öarna inom Västerbottens län en bofast befolkning, uppgående år 1918 till 1 625 personer och 1938 till 1 210 personer. Någon

säsongvis sig å öarna uppehållande befolkning har vid inventeringen ej redovisats.

Motiveringar och förslag.

Norrbyskären.

Beträffande kommunikationsanordningarna för denna ögrupp ha sakkunniga inhämtat, att en ordnad trafikförbindelse mellan *Stuguskär* och fastlandet varit under utförande åren 1938 och 1939 genom vägdistriktets försorg och med statsbidrag såsom till vägföretag. Detta företag, som i sin helhet blir färdigt senast nästa år, omfattar dels anläggning av *väg* från kustlandsvägen i *Norrbyn* till havsviken vid *Norrbyskatan* jämte *båtbrygga* därstädes, dels anläggning av *båtbrygga* jämte *tillfartsväg* å *Stuguskär* dels ock byggande av en *motorbåt*, som skall upprätthålla trafiken å den cirka 2·1 km långa havssträckan mellan nämnda bryggor. Båten skall utföras så, att den kan rymma 2 lastbilar och 50 personer och så att den höst och vår blir i stånd att forcera is i viss omfattning. Någon grövre is kommer båten dock ej att kunna bryta och under förfallsperioderna höst och vår kommer därför befolkningen å Norrbyskären att fortfarande vara isolerad. Vintertid, då körbar is förefinnes, har befolkningen själv ombesörjt vintervägh̊llningen till fastlandet, men detta arbete anses dock av vederbörande platsmyndigheter framdeles böra övertagas av vägdistriktet. Med allt detta taget i betraktande synas befolkningens kommunikationsbehov vara i stort sett väl tillgodosedda.

Önskemålet att genom statsanslag till isbrytning åstadkomma en förlängning av båttrafiken vår och höst anse sakkunniga ej böra föranleda till någon åtgärd från deras sida. Det vill nämligen synas som om denna angelägenhet borde kunna tillgodoses genom förfoganden interna för länet, varvid sakkunniga främst syfta på rimligheten av att det industriföretag, hos vilket försörjarna bland befolkningen till allra största delen äro anställda, av skälig hänsyn till sin personal vill draga försorg därom eller därvid avgörande medverka.

Holmön.

För Holmön, som bildar egen kommun och eget vägdistrikt, är en tillfredsställande trafikförbindelse sommartid redan ordnad genom vägdistriktets försorg och med statsbidrag såsom för vägföretag i enlighet med ett av länsstyrelsen härom meddelat utslag. Trafikförbindelsen å den cirka 11·5 km långa havssträckan mellan *Byvikens* hamn å Holmön och en mindre brygga vid *Ostnäs* å fastlandet, till vilken allmänna vägar leda, upprätthålles av en Holmöns vägdistrikt tillhörig motorbåt, som gör tvenne turer dagligen i anslutning till busstrafik Umeå—Ostnäs. Båten är av följande dimensioner, nämligen längd: 13·3 m, bredd: 4 m, djupgående: 1·2 m och äger en maskinstyrka om 50 hkr samt rymmer förutom gods ett 50-tal personer. Till kostnaderna för båtens drift och underhåll utgår statsbidrag såsom för färja å allmän väg. Denna båt är dock ej av sådan styrka, att den kan bryta is av någon nämnvärd tjocklek, varför under vissa perioder höst och vår samt


Ytterboda
Ostnäs
Östön
Byviken
Holmön
Västra Kvarken
Ängesön
VÄSTERBOTTENS
LÄN
0
5
10

även under vintern, då isen i Kvarken varken bär eller brister, befolkningen å Holmön fortfarande kommer att vara isolerad. Under den tid, isen är körbar, är vinterväghållningen mellan Holmön och fastlandet ordnad genom vederbörande vägdistrikts försorg. För Holmön kvarstår sålunda behov av bättre förbindelser under förfallsperioderna.

Sakkunniga hava vidare inhämtat, att på den nuvarande trafikförbindelsen med förefintlig båt seglationstiden i genomsnitt uppgår till 7½ à 8 månader per år. Skulle önskemålet om anläggning av *väg* till och över *Ostön* med *båtbrygga* på dess östsida kunna tillgodoses, beräknas seglationstiden med bibehållande av den förefintliga båten kunna utsträckas ytterligare omkring en månad. Skulle därtill önskemålet om en kraftigare båt kunna tillgodoses beräknas seglationstiden kunna utsträckas än ytterligare 3 à 4 veckor, d. v. s. den absoluta förfallsperioden för seglationen skulle komma att inskränka sig till i genomsnitt blott 2 à 2½ månader per år, under vilken tid dock tryggt körbar is i allmänhet plägar vara att påräkna.

Sakkunniga vilja biträda ifrågavarande båda önskemål samt föreslå för deras realiserande nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer*.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Båt- och vägförbindelse Holmön—Ostön:			
passbåtens förstärkande med kraftigare motor (100 hkr) m. m.	25 000		[2] —
3 km väg av 3 m bredd över Ostön till Ostnäs med brygga å Ostön	35 000	60 000	
Summa för länet		60 000	

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade folkmängden (1 210 personer) år 1938 å länets skärgårdsöar, framgår en kostnadssiffra per 100-tal invånare, belöpande sig till 4 959 kronor.

[1] Nummer vid projekt korresponderar med nummerangivelse å karta.
[2] Passbåtslinjen är redan indömd i den allmänna väghållningen.

Norrbottens läns skärgårdar.

Norrbottens län äger skärgård dels kring inloppet till Piteå och utefter kusten från farleden till Luleå i riktning mot riksgränsen vid Haparanda. Skärgården kan lämpligen uppdelas i 3 komplex: Piteåkomplexet, Luleåkomplexet och Töre—Kalixkomplexet.

Inventeringen.

Piteåkomplexet.

Komplexet omfattar *dels* de fast bebodda öarna

	Invånareantal 1918	1938
S. och N. Fårön	13	18
Mannön	4	4
Trundö med Berkön, Sandön m. fl. (förbundna med fastlandets vägnät)	—	—

dels och ett antal öar, som sakna bofast befolkning, bland vilka märkas

Mjoön	Svarthällan	Storrebben
Långören	Bondökallarna	Jävreholmen med
Baggholmen	Mellerstön	Stenskär
Vargön	Lillrebben	Bergön

samt de från fastlandet utanför Piteå stad utskjutande halvöarna Nötön, Renön, N. Haraholmen och Bondön. På de öar, som sakna bofast befolkning, uppehålla sig under 8—9 av årets månader ehuru med avbrott fiskare, hemmahörande å annan ort (i regel Piteå stad och dess kringliggande landsbygd) till uppgivet antal av 97 personer.

Befolkningen bor spridd och livnär sig av fiske.

För *trafiken* anlitas norra och södra farleden in till Piteå stad. Utfartsväg finnes från Bondön till allmän väg vid Skuthamn.

Telefonstation inom komplexet finnes å Bondön.

Några av företagare organiserade trafikförbindelser hava icke angivits.

Såsom *brister* hava framhållits, att norra farleden till Piteå stad är krokig, smal och delvis grund. Vid inre fjärdarnas tillfrysning hindras transporter till Piteå, varigenom fiskesäsongen förkortas cirka 2 månader. Leden söderifrån uppgives vara lång och svår, särskilt förbi Degerstensgrunden söder om Bondön.

Såsom *önskemål* hava angivits uppmuddring av nuvarande norra farleden mellan Nötön, Nötögrunnan och N. Fårön samt anläggning av en enkel båthamn på nordöstra sidan av Renön jämte väg därifrån över Renön till befintlig väg å Nötön. (Vägens längd 2·5 km.) Därjämte har behov framhållits beträffande bro över det s. k. Fårösundet mellan fastlandet och Södra Fårön, cirka 100 m. Vidare önskas en båthamn å Bondön vid Norrbodarna

jämte väg till utfartsvägen från Bondön och förbättring av denna utfartsväg fram till allmänna vägen vid Skuthamn (3·1 km nybyggd väg finnes) samt båthamn för 5 båtar med 0·75 m:s djupgående vid vanligt lågvatten.

Luleåkomplexet.

Detta komplex omfattar öarna

	Invånareantal 1918	1938
Junkön	40	30
Storbrändön	20	18
Långön	18	17
Degerön	21	20
Hindersön	141	137

Befolkningen livnär sig av fiske, å Junkön och särskilt Hindersön även av jordbruk.

Trafiken tenderar uteslutande mot Luleå stad och upprätthålles sjöledes med hjälp av befolkningens egna båtar om sommaren samt med hästskjutsar eller båt om vintern. Höst och vår anlitas även iseka. På Hindersön finnes en väg av enkel beskaffenhet.

Öarna hava, med undantag för Storbrändön och Junkön, telefonförbindelse. Postgången till Hindersön uppehålles helgfria dagar om sommaren med båt, om vintern med häst, i övrigt med iseka. Postskjutsen respektive postbåten kan medföra begränsat antal passagerare samt mindre gods.

Telefonstationer inom komplexet äro Hindersön, Norrbottens Degerön, Uddskär, Långön och Sandöby.

Såsom *brister* hava angivits dels avsaknad av telefon på Storbrändön och Junkön, dels ock beträffande Hindersön avsaknad av passbåt av tillfredsställande storlek för Luleåförbindelsen.

Bland *önskemålen* hava angivits anläggande av båthamnar dels i Gårdsviken på Junkön med en 2 km lång tillfartsväg, dels i Båtviken på Storbrändöns nordvästra sida, dels i Hönäsviken på Degerön, dels ock i Skataviken av södra fjärden och »öst i sundet» på sydvästra sidan av Hindersön. Vidare har önskats uppmuddring av sundet mellan Lappön och Hindersön till 800 m:s längd, vågbrytare framför befintlig båthamn på Långön samt anordnande av telefonförbindelse till Junkön och Storbrändön.

Töre—Kalixkomplexet.

Komplexet omfattar följande öar:

	Invånareantal 1918	1938
Rånön	87	69
Bergön och Siksundsön	2	6
Seskarö	1 761	1 419

(Tidigare har Seskarö haft avsevärt större befolkning, cirka 3 000 personer.)

Rånön ligger omkring 1 mil från fastlandet (Ryssbält), Seskarö 0·5—1 mil från fastlandet (Reväsaari).

På öarna finnas bryggor och tilläggsanordningar.

Trafiken beträffande samtliga öar går till närmaste ort på fastlandet. Båtförbindelse är upprättad mellan Seskarö och fastlandet medelst en privat motorbåt i samtrafik med busslinje till Haparanda.

Post- och telefonförbindelser finnas med undantag för Bergön. Rånön och Seskarö hava egna telefonstationer.

Såsom *brister* ha framhållits att hamn saknas på Rånön och vid öbornas tilläggsplats på fastlandet vid Ryssbält, avsaknad av tillfartsväg av enkel beskaffenhet till Siksundet, Seskaröfärjans otillräckliga förmåga att bryta is samt Bergöns avsaknad av telefonförbindelse.

Såsom *önskemål* ha angivits anordnande av båthamn å Rånön samt å närmaste plats på fastlandet i närheten av byn Ryssbält vid den s. k. Bindholmsskatan, anordnande av telefonförbindelse med Bergön och Siksundet (telefonkiosk eller varmbonat rum med telefon bör uppföras dels å Bergön, dels å fastlandet vid det s. k. Siksundet, då Siksundet är rätt mycket trafikerat av båtar, som vid storm måste söka nödhamn). Vidare önskas beträffande Bergön anläggande av en enklare väg eller cykelstig mellan Siknäs och Siksundet. Slutligen framhålles beträffande Seskarön önskvärdheten av att färjan dit bör vara isbrytande och att avgifterna för överfart böra borttagas. Förbindelsen till Seskarön bör anordnas såsom regelbunden färjtrafik mellan ön och fastlandet vid Reväsaari.

Länsstyrelsen har i samband med inventeringsförrättningen anfört,

»att såvitt nu kunde bedömas, skulle ett uppfyllande av de antecknade önskemålen nöjaktigt tillgodose vad som för närmaste framtiden kan vara av behovet i kommunikationsavseende. Beträffande Seskarön är att märka, att färjeförbindelsen mellan fastlandet och ön måste fullgöras med en sjövärdig båt med tillräcklig isbrytarförmåga — en farkost av färjetyp är icke tillfyllest — och bör ingå i den allmänna väghållningen».

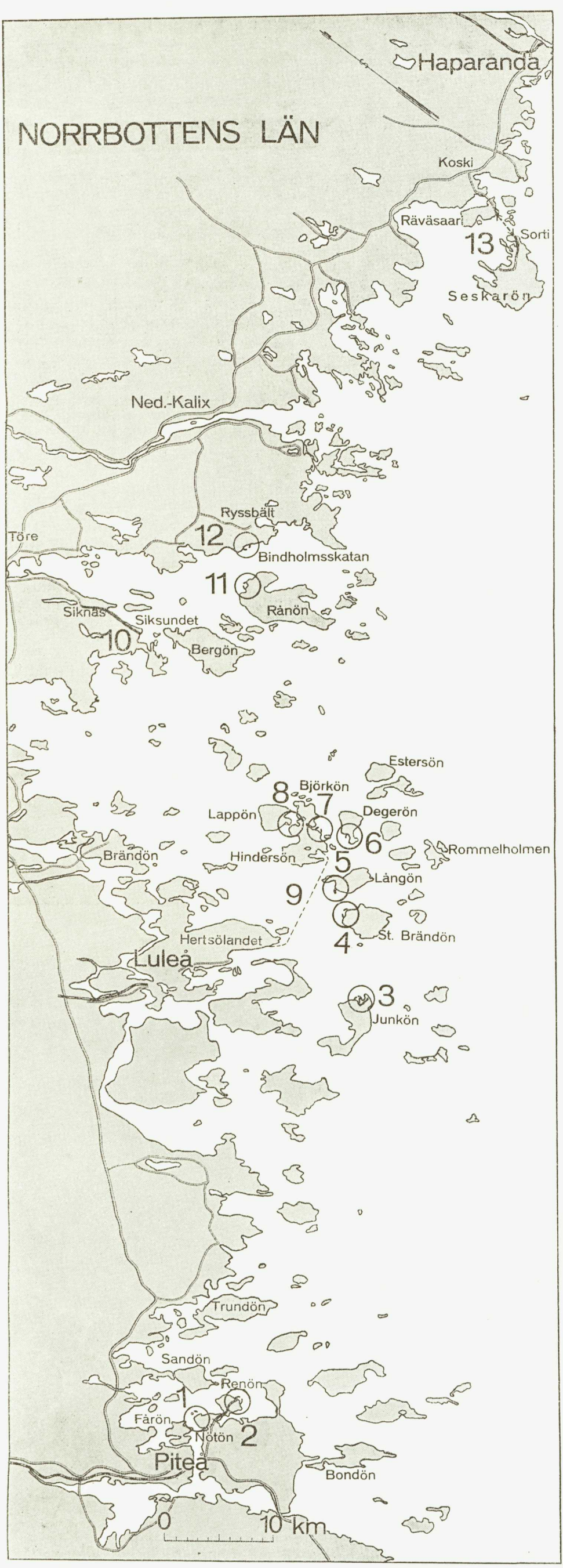
Norrbottens läns skärgårdar uppvisa i allt en fast bosatt befolkning, som 1918 utgjorde 2 107 och 1938 1 738 personer. Härtill kommer en säsongartad befolkning på omkring 100 personer, huvudsakligen fiskare, som tidvis uppehålla sig å öarna under stora delar av året.

Motiveringar och förslag.

Piteåkomplexet.

Bondön och *södra farleden.*

Här ha framkommit önskemål om anläggande av en *fiskebåtshamn* vid *Norrbodarna* å halvön *Bondön* samt om förbindelse för denna hamn med Piteå genom anläggning av väg över *Bondön* och *Pitholmsheden* till allmänna vägen *Skuthamn—Piteå.* Dessa anläggningar skulle dock endast tjäna kommunikationer för fiske, som från fastlandet bedrives å ett antal i sydost och



Nummer å karta korrespondera med nummerangivelser i sammanfattningen.

öster från Piteå belägna öar och ögrupper, såsom *Stenskär* med *Jäfreholmen*, *Bondökallarna*, *Stor-* och *Lillrebben*, *Mellerstön* m. fl. Fiskare från fastlandet kunna därvid uppehålla sig i fiskarestugor på dessa öar kortare eller längre, mer eller mindre sammanhängande tider, merendels sommar och höst, enär vinterfiske i allmänhet ej bedrives i dessa vatten. Någon fast bebyggelse av skärgårdsbefolkning på öarna ifråga förekommer ej. Önskemålen ha därför icke kunnat inom ramen för givna direktiv för utredningsuppdraget av sakkunniga upptagas för någon deras åtgärd.

Detta gäller även den önskade uppmuddringen av *södra farleden* in till Piteå vars förbättring också, i vad den ej berör passagen runt Bondöns udde vid *Degerstensgrunden*, måste anses vara en angelägenhet, som främst berör handelssjöfarten på Piteå hamn.

Renön och *norra farleden.*

Även här gäller, att de framförda önskemålen främst taga sikte på kommunikationerna för fiske, som bedrives av fiskare från fastlandet. I förevarande fall är detta dock icke helt uteslutande fallet utan avses även nödiga kommunikationer med Piteå för den fastboende befolkningen, främst fiskare men även jordbrukare, på öar som *Sandön,* (halvö inom Norrfjärdens församling), *Mjoön*, *Trundön* m. fl.

Sakkunniga ha låtit tekniskt och ekonomiskt undersöka den vid inventeringen ifrågasatta uppmuddringen av norra farleden. Detta arbete fördelar sig i två särskilda partier, det ena, en muddring mellan *Nötögrunnan* och *Fårön* till 2·5 m:s djup och 30 m:s bottenbredd, det andra, likaledes en muddring mellan *Nötön* och *Nötögrunnan* till 1·5 m:s djup och 15 m:s bottenbredd, vilka respektive mått anses tillräckliga för behovet. Vidare ha sakkunniga studerat ett projekt till *båthamn* å *Renön*, som erfordras vintertid för fiskets kommunikationer, då trafiken genom den omhandlade norra farleden är spärrad av is. Genom anläggning av båthamnen på Renön med tillhörande anläggning av enkel väg över halvöarna Renön och Nötön till en punkt, varifrån befintlig förbindelseväg för Nötön finnes till allmänna landsvägen Pitholm—Piteå, skulle vinnas en avsevärd förlängning av fiskesäsongerna emot vintern, enligt uppgift omkring 1½ månad.

Sakkunniga vilja föreslå nödig anslagstilldelning från avsedda kollektivanslaget för *förbättring av skärgårdarnas kommunikationer* för utförande av dessa anläggningar. Sakkunniga förutsätta därvid rörande framtida underhållet av anläggningarna, att detta skall beträffande norra farledens tryggande till det vunna seglationsdjupet m. m., åligga Piteå stad och beträffande vägen över Renön och Nötön med den vägen avslutande båthamnen på Renön påvila vederbörande vägdistrikt.

Fårön.

Fårön ligger inom Piteå stads gräns och jurisdiktion och ganska nära den egentliga staden. Dess geografiska läge liksom dess bebyggelse medge ej att ön innefattas i begreppet skärgårdssamhälle. Önskemålet om dess

förbindande med fastlandet genom en skäligen dyr färjeled (den skulle betinga en kostnad av omkring 80 000 kronor) måste anses vara på en Piteå stad ankommande uppgift att tillgodose, särskilt som staden också är den största markägaren på ön och därstädes äger exploateringsintressen.

Luleåkomplexet.

I högre grad än utanför Piteå förekomma fast bebodda öar i Luleåskärgården, varibland först märkas:

Junkön, *St. Brändön*, *Långön* och *Degerön* med en fiskeidkande och i ej heller ringa mån jordbrukande befolkning.

Sakkunniga hava prövat de här föreliggande önskemålen, avseende en *mindre båthamn* i *Gårdsviken* å *Junkön*. Hamn finnes ej här och öborna äro på den grund nödgade att söka sig in med sina båtar i en grund vik, som vid vissa vindar är utsatt för besvärande sjö. Till projektet hör ock en 2 km lång enkel *tillfartsväg* till båthamnen. Vidare avses en mindre *båthamn* å *St. Brändön*, där någon hamn ej heller finnes, samt en förbättring av befintliga båthamnar med anläggning av *vågbrytare* å *Långön* och *Degerön*.

Sakkunniga hava låtit bearbeta dessa projekt tekniskt och ekonomiskt och vilja för deras genomförande föreslå nödig anslagstilldelning, varvid som en förutsättning för tillgodonjutande av statsanslaget bör uppställas att lokal samfällighet åtagit sig eller ålagts skyldighet att sörja för framtida underhåll av hamnanläggningarna ifråga.

Ett underhand till sakkunniga under deras orienteringsresa framfört önskemål om anläggande av *båtbrygga* på den obebodda ön *Esterön* ha sakkunniga ej kunnat biträda.

Hindersön.

Denna ö intager på grund av sitt relativt stora och i ökning varande befolkningstal samt sitt relativt omfattande jordbruk en särställning, i vilken den synes särskilt förtjänt av stöd från det allmänna för åvägabringande av de för dess fortgående utveckling erforderliga bättre kommunikationerna. Sakkunniga hava prövat härvidlag förebragta önskemål samt ha tekniskt och ekonomiskt studerat därmed förbundna projekt. Dessa avse främst anläggning av en bättre *båthamn* i den naturliga hamnen uti *Östsundet*, en vik mellan Hindersön och den därifrån utskjutande halvön Björkön, omkring vilken öns huvudsakliga bebyggelse ligger och från vilken en av ökommunen anlagd väg leder till den naturliga hamnen vid *Västsundet*.

Detta hamnprojekt vilja sakkunniga gärna se realiserat och föreslå därför nödig anslagstilldelning, häri inbegripet medel för en uppmuddring av de uppgrundade *farlederna* för nyssnämnda norra hamn vid inloppet samt i *sundet* mellan *Hindersön* och *Lappön*. Däremot hava sakkunniga ej ansett sig kunna stödja framförda önskemål om anläggning av mindre båthamnar även på västra sidan av ön vid *Skataviken* och *Hörnäsviken*.

Det har vid sakkunnigas besök å ön och överläggningar med representanter för befolkningen framhållits, att för den förbindelse, som särskilt för öns

lantbruk (mjölktransporter) dagligen påfordras med Luleå, den nu sommartid använda privata postbåten vore alltför liten och otjänlig för behovet. Vintertiden, då man för förbindelsen ifråga måste lita till isvägen med skidor eller skjuts över till *Hertsön*, vore för befolkningen mycket besvärlig. Då det gällde mjölk och jordbruksprodukter, måste de befordras på väg 4 km över Hindersö, 9 km på isen över havsfjärden till *Lövskär* och sedan över hela Hertsön 13 km till Luleå. Det önskades därför förutom en större båt för sommartrafiken anläggandet av en väg över Hertsön från lämplig punkt på Lövskärsvägen till öns norra sida. Denna anordning skulle, om vägen försåges med avslutande båtbrygga, även göra förfallsperioden för seglationen mellan Hindersön och Hertsön betydligt kortare.

Sakkunniga hava prövat dessa önskemål och finna sig böra till förbättrande av Hindersöns förbindelse med Luleå föreslå nödig anslagstilldelning för anskaffning av en passbåt med ungefär följande dimensioner: längd 10 m, bredd 3 m, djupgående 1·5 m och maskinstyrka 50 hkr. Denna båt skulle överlämnas till öns berörda samfällighet för drift och underhåll, vilket representanter för densamma vid sakkunnigas besök på ön förklarat sig villiga påtaga sig. Vad däremot väganläggningen å Hertsöhalvön beträffar kunna sakkunniga ej biträda det framförda önskemålet. Det torde nämligen låta sig göra här liksom så ofta annorstädes på dessa latituder att vintertid, medan snön ligger, lita till vintervägar. Härvidlag vilja sakkunniga alltså inskränka sig till uttalande av en förväntan, att vederbörande vägdistrikt skall draga försorg om årligt upptagande av vinterväg i den utsträckning, som kan vara påkallad av behovet för Hindersö.

Töre—Kalixkomplexet.

Bergön.

Det framförda önskemålet om statsanslag för anläggande av en enkel utfartsväg för ön (cykelväg *Siknäs—Siksundet*) kan av sakkunniga biträdas med hänsyn till den betydelse, ifrågavarande vägförbindelse skulle hava för den, om än ringa, befolkningen på ön och vilja sakkunniga hemställa om för företagets utförande nödig anslagstilldelning.

Rånön.

För Rånön ha sakkunniga haft att räkna med ett föreliggande projekt, avseende anläggning av en *båthamn* invid bebyggelsen på öns norra strand vid Pålängefjärden samt anläggning av en därmed korresponderande *båthamn* vid *Bindholmsskatan* å norra stranden av Pålängefjärden i närheten av *Ryssbält*, dit fastlandsväg leder, närmast till Nederkalix och i fortsättningen till Töre, dit Rånön i sockenhänseende hör.

Sakkunniga hava förehaft detta projekt till teknisk och ekonomisk bearbetning samt vilja, då någorlunda vindskyddade förtöjningsplatser nu saknas för öns enda förbindelse med fastlandet med befolkningens egna båtar, föreslå för projektets genomförande nödig anslagstilldelning.

Seskarön.

Trafikförbindelsen med fastlandet för denna, den mest folkrika av Norrbottens läns skärgårdsöar, utgöres för närvarande av en av privat företagare upprätthållen passbåtslinje mellan *Seskarö hamn* och bryggan vid *Reväsaari* på fastlandet, varifrån väg med regelbunden billinjetrafik leder till *Koski* vid allmänna vägen från Haparanda, Seskaröns huvudort.

Bryggan vid Reväsaari befinner sig i ett otillfredsställande skick och har ett för västliga och sydostliga vindar alltför utsatt läge. Vattendjupet är särskilt vid lågvattenperioder otillräckligt och en ombyggnad av bryggan är påkallad även med hänsyn härtill.

Sakkunniga hava här haft att räkna med ett föreliggande nybyggnadsprojekt, vilket i början av innevarande år också dömts av länsstyrelsen till utförande, ehuru medel därför icke lära kunna under de närmaste åren bliva tillgängliga.

Vidare saknas en för leden erforderlig brygga på Seskarö för angörning under förfallstider, då Seskarö hamn på grund av isförhållanden är otillgänglig. Härvidlag föreligger även ett byggnadsprojekt avseende anläggning på en mindre isbesvärad plats av en brygga å Seskaröns nordspets *Sorttiudden.*

Till slut anses den befintliga privata passbåten vara otillräcklig i storlek och även i övrigt mindre tillfredsställande för sitt ändamål. En ny motorbåt med 100 hkr maskinstyrka, konstruerad för brytande av is upptill 6″ tjocklek samt rymmande c:a 60 personer och lastande 3 à 5 ton skulle erfordras. Härigenom skulle båttrafiken kunna beräknas möjlig att hålla igång genomsnittligen i 9—10 månader per år mot c:a 8 månader nu. Under övriga månader kan trafiken Seskarö—fastlandet försiggå på tryggt körbar is.

Sakkunniga anse i likhet med länsstyrelsen dessa kommunikationsförbättringar behjärtansvärda och vilja föreslå den för deras genomförande nödiga anslagstilldelningen.

I likhet med länsstyrelsen anse också sakkunniga, att passbåtsleden bör ingå i den allmänna väghållningen och uppställa därför även här den vanliga förutsättningen för det särskilda statsanslagets tillgodonjutande, att den föreslagna passbåten och båtbryggorna skola hänföras till vägdistriktet för framtida drift och underhåll.

Post och telefon.

Vid sakkunnigas inventering av kommunikationsbehoven ha framkommit önskningar om förbättring av *telefon*förhållandena på vissa av länets skärgårdsöar. Sålunda hava ifrågasatts anordnande av telefonförbindelser till *Junkön* och *Storbrändön* ävensom till *Bergön* och *Siksundet.*

I anledning härav har följande inhämtats från telegrafstyrelsen, att »under åren 1934 och 1936 överlämnades av telegrafverkets vederbörande distriktsmyndighet till Norrbottens läns fiskerinämnd uppgift å de villkor, på vilka samtalsstationer då kunde av telegrafverket inrättas å Storbrändön och Junkön. Dessa uppgifter ledde emellertid icke till stationernas anordnande, och vi anse

oss icke kunna inrätta stationerna, såvida icke de villkor, som telegrafverket i allmänhet måste fordra för anordnande av samtalsstationer på platser av här ifrågavarande slag, uppfyllas av telefonintressenterna.»

Beträffande telefonförbindelser till *Siksundet* påpekar telegrafstyrelsen, »att telegrafverket har station i Siksundet, som är belägen å fastlandet. Erfordrades telefon å plats, som ligger på ett avstånd av intill 2 km från stationen, utgå avgifter endast för själva abonnemanget eller inträdesavgift med 20 kronor samt abonnemangs- och växlingsavgift med för närvarande 90 kronor per år.

Telegrafverket uppsätter enligt egen uppgift icke telefonkiosker å platser av det slag, varom här är fråga. Ej heller håller verket telefon i varmbonat rum i annat fall än där telefonstation finnes inrättad.»

Sålunda skulle kvarstå att genom särskild åtgärd skapa telefonförbindelser för följande öar, nämligen *Junkön, Storbrändön* och *Bergön.*

Sakkunniga hava inhämtat, att anordnandet av de för dessa nya telefonförbindelser nödiga telefonledningarna m. m. skulle betinga inträdeskostnader till ett sammanlagt belopp av 2 092 kronor 50 öre (eventuellt 1 967 kronor 50 öre).

Sakkunniga vilja för möjliggörande av de önskade telefonförbättringarnas tillkomst föreslå nödig anslagstilldelning för bestridande hos telegrafverket av denna kostnad.

Den med anordnande av ovan angivna telefonförbindelser inom Norrbottens län förbundna löpande abonnemangsavgiften har — enligt från telegrafverket meddelad uppgift — visat sig komma att med gällande beräkningsgrunder avsevärt överstiga den i rikets övriga delar gängse kostnaden för årsavgift för telefonapparat. Sakkunniga ha därför ansett innehavarne av de till utförande föreslagna telefonledningarna böra få tillgodonjuta statsbidrag från förutnämnda allmänna reservationsanslag, belöpande sig för här ifrågavarande kostnadsskillnaders täckande till omkring 800 kronor.

Sammanfattning av förslag med kostnadsuppgifter.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Piteåkomplexet:			
1. *Uppmuddring* av *norra farleden:*			
uppmuddring mellan Nötögrunnan och Fårön till 2·5 m djup och 30 m bredd	15 000		
uppmuddring mellan Nötön och Nötögrunnan till 1·5 m djup och 15 m bredd	21 000	36 000	
2. *Båthamn* å *Renön* med *väg* över *Renön* och *Nötön:*			
hamnanläggning med 2 m djup jämte vågbrytare	42 000		
2·5 km väg Renön—Nötön av 3 m bredd	30 000	72 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.

Projekt[1]	Anläggnings- resp. anskaffningskostnad kronor		Drift och underhåll kr. per år
Luleåkomplexet:			
3. *Båthamn* i *Gårdsviken* å *Junkön:*			
hamnanläggning med 2 m djup	50 000		
2·0 km tillfartsväg av 2·5 m bredd	16 000	66 000	
4. *Båthamn* å *St. Brändön:*			
hamnanläggning med 2 m djup	55 000	55 000	
5. *Förbättring* av *båthamn* på *Långön:*			
vågbrytare	34 000	34 000	
6. *Förbättring* av *båthamn* på *Degerön:*			
vågbrytare	19 000	19 000	
7. *Båthamn* vid *Östsundet* å *Hindersön:*			
hamnanläggning med 2 m djup	45 000	45 000	
8. *Uppmuddring av sundet* mellan *Hindersön* och *Lappön* och i *Västsundet* å *Hindersön:*			
muddring till 2 m djup.....	13 000	13 000	
9. *Passbåtslinje Hindersön—Hertsölandet:*			
Passbåt, medelstor, av längd 10 m, bredd 3·0 m, djupg. 1·5 m och motorstyrka 50 hkr.	35 000	35 000	
Töre—Kalixkomplexet:			
10. *Vägförbindelse Siknäs—Siksundet:*			
6·5 km cykelstig av 2 m bredd	14 000	14 000	
11. *Båthamn* å *Rånöns norra strand:*			
hamnanläggning med 2 m djup	34 000	34 000	
12. *Båthamn* vid *Bindholmsskatan:*			
hamnanläggning med 2 m djup	55 000	55 000	
13. *Passbåtslinje Seskarön—Reväsaari:*			
tilläggskaj med kort anslutningsväg vid Sorttiudden å Seskarö	38 000		
isbrytande passbåt, medelstor, av längd c:a 18 m, bredd 4 m, djupg. 1·9 m, med motor å 100 hkr.	75 000		[2] —
tilläggskaj med kort anslutningsväg vid Reväsaari.....	100 000	213 000	
Post och telefon:			
Telefonanläggningar		2 000	
Summa för länet		693 000	

[1] Nummer vid projekt korrespondera med nummerangivelser å karta.
[2] Passbåtslinjen förutsättes övertagen av vägdistriktet för framtida drift och underhåll.

Sammanställas ovan angivna kostnadssiffror för de av sakkunniga föreslagna kommunikationsförbättringarna med den tidigare i samband med inventeringen lämnade uppgiften om den totala redovisade folkmängden år 1938 å länets skärgårdsöar (1 738 personer), framgår en kostnadssiffra per 100-tal invånare, belöpande sig till 39 873 kronor.

Sammanfattning länsvis av befolkningstal och kostnader för föreslagna kommunikationsförbättringar.

Län	Skärgårdsbefolkning. 1918	1938	Kostnader för anläggningar och anskaffningar. Kronor.
Göteborgs och Bohus	30 448	28 411	1 699 000
Hallands	12	12	12 000
Malmöhus	—	—	—
Kristianstads	—	—	—
Blekinge	6 855	6 100	510 000
Gotlands	1 151	1 046	—
Kalmar	2 409	1 525	855 000
Östergötlands	1 913	1 573	660 600
Södermanlands	350	268	—
Stockholms	11 573	9 501	2 246 800
Uppsala	—	—	—
Gävleborgs	353	226	45 000
Västernorrlands	939	724	238 800
Västerbottens	1 625	1 210	60 000
Norrbottens	2 107	1 738	693 000
Summa	59 735	52 334	7 020 200

Av ovanstående sammanfattning framgår, att de beräknade kostnaderna för ett genomförande av de i här föreliggande del av sakkunnigas betänkande föreslagna förbättringarna av skärgårdarnas kommunikationer, i runt tal 7 000 000 kronor, skulle fördela sig på skärgårdarnas inventerade samlade befolkningstal (Gotlands län ej medräknat) c:a 51 000 med *närmare 14,000 kronor per 100-tal berörda invånare.* Det kan vara av intresse för bedömandena att ställa sistnämnda siffra invid den i Kap. II — se sid. 25 — om än med reservationer angivna siffran *120 000 kronor per 100-tal invånare,* avseende befolkningen inom den för en grundläggande jämförelse valda inre landsändan.

För de bidrag till drift och underhåll av passbåtslinjer i vägdistriktens regi, som även omhandlas i Kap II — se sid. 20 — ävensom till bidrag till vissa telefonabonnemang inom Kalmar, Västernorrlands och Norrbottens län skulle enligt sakkunnigas vid utredningen uppskattningsvis gjorda be-

räkningar årligen erfordras en förstärkning av det i riksstaten under sjätte huvudtiteln upptagna reservationsanslaget för bidrag till vissa kommunikationsändamål, uppgående avrundat till 100 000 kronor.

Sakkunnigas hemställan.

Med hänvisning till den behovsinventering, som sakkunniga utfört, samt de motiveringar för och förslag till kommunikationsförbättringar, som sakkunniga här ovan framlagt avseende ett stort antal skärgårdsområden samt särskilda orter och samhällen inom landets skärgårdar, vilka förslag tillhörande projekt sakkunniga även, om än mera approximativt, kostnadsberäknat, vilja sakkunniga hemställa, att genom Herr Statsrådets förfogande, *dels* måtte begäras av riksdagen ett kollektivanslag, uppgående avrundat till ett belopp av 7 000 000 kronor att — fördelat på ett mindre antal budgetår — anvisas av vanliga skattemedel för att efter Kungl. Maj:ts närmare prövning och bestämmelser i varje särskilt fall som en engångsåtgärd användas för genomförande snarast möjligt av de av sakkunniga framlagda förslagen till vinnande av den allmänna förbättring av skärgårdarnas kommunikationer, vilken åsyftats med den de sakkunniga anförtrodda utredningen, *dels* måtte begäras av riksdagen en förstärkning med 100,000 kronor av det i riksstaten under sjätte huvudtiteln upptagna reservationsanslaget till »bidrag till vissa kommunikationsändamål» för att efter Kungl. Maj:ts närmare prövning och bestämmelser i varje särskilt fall och tidsläge användas även för löpande bidrag till bestridande av drift- och underhållskostnader vid passbåtslinjer, vilka skola upprätthållas av vägdistrikt men därvid icke direkt betjäna trafik med motorfordon ävensom för löpande bidrag till bestridande av kostnader för telefonabonnemang.

Ledamöterna *Andersson*, *Blomberg* och *Ekebohm* hänvisa beträffande sättet för finansieringen till sitt å sid. 28 i avd. II, Vissa sakkunnigas allmänna synpunkter och beaktanden vid utredningsarbetet, intagna särskilda yttrande.

Statens offentliga utredningar 1939

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. [21]
Betänkande med förslag till lag om arbetsfostran m. m. [25]
Betänkande ang. revision av tryckfrihetsförordningens ansvarighetsregler och därmed sammanhängande författningar. [32]
Betänkande med förslag till ändringar i förmynderskapslagstiftningen. [33]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande ang. justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. [7]
1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. [9]
Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. [19]
1937 års domsagoutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av domsagoförvaltningen samt lönereglering för domsagopersonalen. [29]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande ang. revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. [5]
1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinariereglemente. [10]
1938 års arvsskattekommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. [18]

Polisväsen.

Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. [20]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. [13] Del 2. Verkställda undersökningar. [14]
Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. [15]
Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 2. Arbetsförhet m. m. [24]
Betänkande med utredning och förslag rörande tillgodoseendet av behovet av allmänna samlingslokaler. [30]

Hälso- och sjukvård.

Ledningen av landstingens hälso- och sjukvårdsverksamhet. [23]
Betänkande ang. vissa med vården av civila patienter å garnisonssjukhusen sammanhängande organisationsfrågor. [31]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. [6]
Betänkande rörande ett ändamålsenligt utnyttjande av kronans fiskevatten. [28]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. [11]
Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. [12]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom ang. statsbidrag till enskilda vägar. [1]
Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. [3]
Betänkande med förslag till exporttariffer. [8]
Betänkande och förslag ang. vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor. [22]
Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. [34]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. [4]
Utredning och förslag ang. fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. [16]
Utredning och förslag rörande fri undervisningsmateriell för folk- och fortsättningsskolor. [17]
Betänkande med utredning och förslag ang. rätt för folkskollärare m. fl. att inskrivas vid universitet och högskolor samt där avlägga examina. [27]

Försvarsväsen.

Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. [2]
Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 1. Förslag till familjebidragslag m. m. [26]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1939. K. L. Beckmans Boktryckeri.
1979 39