

Nr 186.

Av herr **Lundqvist**, om förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats.

I motion II: 327 till 1933 års riksdag framfördes vissa förslag för åstadkommande av bättre hamnförhållanden vid Landsorts lotsplats.

Till stöd för motionens yrkanden åberopades och återgavs även i motionen fullständigt *dels* vad lotsstyrelsen anfört i sin petitaskrivelse den 30 augusti 1932 berörande Landsorts lotsplats, *dels* vad dåvarande lotsförmannen vid Landsort i sin skrivelse till lotsstyrelsen den 18 februari 1931 anfört till stöd för sin hemställan om utverkande av medel för byggande av en vågbrytare utanför västra hamnens mynning.

Motionens yrkande gick ut på att för budgetåret 1933/34 anslaget till »förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats i Stockholms södra skärgård» skulle höjas från av Kungl. Maj:t föreslagna 30 000 till 75 000 kronor. Statsutskottet, som hade att behandla ifrågavarande motion, ställde sig mycket välvilligt och förstående till motionen, såsom framgår av utskottets utlåtande på denna punkt:

Beträffande förenämnda motion har utskottet, även om det syns utskottet önskvärt, att redan för nästkommande budgetår ytterligare medel kunde ställas till förfogande för ordnande av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats, dock med hänsyn till det statsfinansiella läget funnit sig böra avstyrka motionärens yrkande. Utskottet förutsätter emellertid, att frågan om arbetenas planläggande tages under förnyat övervägande och att härvid nogsamt beaktas, att planläggningen verkställes så, att önskemålet om hamnförhållandenas ordnande vid lotsplatsen i fråga blir lämpligt och effektivt tillgodosett.

Sedan detta utlåtande avgavs har i dagarna 21 år förflutit utan att någorlunda tillfredsställande förhållanden ännu kommit till stånd vid lotsplatsen i fråga, trots att trafiken där under senare år väsentligt ökats. För att närmare belysa de allvarliga brister, som här alltjämt råder, tillåter jag mig återge den framställning i ärendet som den nye lotsförmannen vid Landsort den 9 mars 1946 ingav till chefen för mellersta lotsdistriktet:

Härmed får jag värdsamt inkomma med förslag till sådant större arbete vilket kräver särskild framställning till riksdagen. Förslaget avser byggande av vågbrytare vid Landsorts västra lotshamn. Till stöd för nämnda förslags genomförande får jag här nedan anföra följande motivering.

Utanför Landsorts västra lotshamn ligger ett grund på 1,8 meter. Avståndet från grundet till hamnudden är ca 200 meter. Bottenbeskaffenhets i området omkring och innanför grundet kännetecknas av flera

grundknölar med varierande djup. På nordsidan av hamninloppet är ävenledes ett friliggande grund på ca 1,5 meter beläget. Vid stormar från riktning mellan SO och SV bliva grundbrotten från förstnämnda grund så stora att de förena sig med brotten från det på andra sidan liggande grundet. Härigenom förvandlas hela hamninloppet till en enda skumvirvel. Att under sådana förhållanden taga sig ut och in ur hamnen är förenat med livsfara samtidigt som stora materiella värden stå på spel. Genom den fortgående landhöjningen synas förhållandena försämras för varje år. Genom de kraftiga brotten utanför hamnen kommer även vattnet inne i densamma i sådan sugrörelse att det nästan är omöjligt att hålla lotsbåtarna kvar i förtöjningarna, vilka även slitats ut fort. Fendrar och kajskoningar bliva även hårt åtgångna. En annan olägenhet orsakad av suget i hamnen är att strandgruset vid hätslipen och i inre hamnen sugs ut och därigenom uppgrundar hamnen. Den ökade betydelse som Landsort synes få dels genom mälarsjöfartens utveckling, dels genom tillkomsten av ett flertal större industrier i Nynäshamn och dess omnejd gör att kravet på en under alla förhållanden god lotsuppassning måste tillgodoses. Härtill måste den synpunkten läggas att farleden förbi Landsorts lotsplats är den enda naturliga vid krig eller krigsfara, vilket erfarenheterna från tvenne världskrig ge belägg för. Under det senaste världskriget har lotshamnen i stor utsträckning använts av krigsmaktens mindre fartyg, vilka där lossat förnödenheter och ammunition. Då en förnyad sådan situation kan uppstå är det av största vikt att hamnen kan angöras vid alla väderleksförhållanden.

Den här ovan planerade vågbrytaren är avsedd att utgöra antingen en förlängning till 1,8 meters-grundet av den redan befintliga eller också från en strax söder om hamnen befintlig udde. Vid avgörandet av dessa bägge alternativ torde fackmans utlåtande få inhämtas, då stor hänsyn måste tagas till vågbrytarens lämpliga form och sträckning för att motstå istryck.

På grund av ovanstående får jag värdsamt anhålla, att vid de framställningar angående större byggnadsarbeten som komma att göras till riksdagen frågan om en ny vågbrytare till Landsorts västra lotshamn även må upptagas.

Härutöver tillåter jag mig att med stöd av inhämtade upplysningar framhålla följande till ytterligare belysning av betydelsen i olika avseenden av den här ifrågavarande lotsplatsen. Under det första världskriget gick all sjöfart till och från hamnar i Sverige förbi Landsort. Antalet lotssökande fartyg var under dessa år enormt stort, och sjöfarten kunde betjänas endast tack vare att lotspersonalen utnyttjade sina krafter till det yttersta. Under det senaste världskriget var förhållandena enahanda, men då tillkom även sjöfarten på finska hamnar, vilken utgjorde en betydande andel genom Finlands deltagande på tysk sida, varigenom alla transporter till och från Finland måste ske sjövägen. Sedan normala förhållanden inträtt beträffande fartygens val av farleder till hamnar inom Stockholms skärgårdsområde har det visat sig att en mycket stor förskjutning ägt rum till landsortsledningarnas fördel. Under år 1951 utfördes vid Landsorts lotsplats 2 640 lotsningar medan hämtning av lots från utkommande fartyg uppgick till ungefär lika stort antal. År 1938 utgjorde antalet lotssökande

fartyg vid Landsorts lotsplats endast 642 stycken. Här rör det sig alltså om en ökning med ca 400 %.

I början av 1930-talet påbörjades en utflyttning till kustbandet av militära stödjepunkter för kustartilleriet. Att även Landsort därvid skulle bli föremål för militär utbyggnad ansågs helt naturligt, då denna ö ligger vid huvudinloppet till Stockholms södra skärgård och till Mälaren. Vid utbrottet av senaste världskriget hade befästningsarbetena fortskridit så långt, att ön kunde bemannas med en icke oansenlig styrka. För kontroll av sjöfarten till och från krigförande förlades i samband därmed även den s. k. sjöfartskontrollen vid Landsort. För bordning av fartygen anlidade denna kår mindre båtar vilka var av ungefär samma storlek som lotskuttrarna. På grund av svårigheterna att vid storm komma ut och in i hamnarna vid Landsort måste sjöfartskontrollen varje höst förläggas längre in i skärgården. Sjöfartskontrollen kunde därigenom icke fullgöra sina uppgifter, förrän de berörda fartygen redan passerat flera militära stödjepunkter i skärgården. Det synes mig uppenbart, att ett sådant förhållande är i hög grad otillfredsställande. Enligt vad jag tror mig veta delas denna uppfattning även av vederbörande marinledning.

De skäl som sålunda såväl i den tidigare motionen år 1933 som nu här ovan framförts torde tillräckligt starkt tala för att en ändring av här berörda hamnförhållanden snarast möjligt bör komma till stånd, så att det blir möjligt för såväl krigsmaktens som lotsverkets personal att utan omedelbar fara för sina liv kunna fullgöra sina viktiga åligganden vid Landsorts lotsplats.

Med stöd av det anförda tillåter jag mig föreslå,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning i syfte att snarast möjligt få till stånd be-
tryggande förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts
lotsplats.

Stockholm den 26 januari 1954.

R. Lundqvist.