

Nr 1421

Av herr **Andersson** i Södertälje, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 119, angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter.*

(Lika lydande med motion nr 1215 i Första kammaren)

I proposition nr 119 föreslås en ordning som i princip innebär att lotsfrihet införs. Lotstväng avses dock gälla för fartyg med farlig last och för fartyg i allmänhet i svårnavigabla farvatten, varvid förutsätts undantag för mindre fartyg.

I anslutning till dessa förslag är det från flera synpunkter angeläget att aktualisera situationen i Mälaren, Södertälje kanal och inloppet till Södertälje från Landsort.

Mälaren utgör i dag sötvattenstäkt för de mycket befolkningsrika kommuner som är belägna runt Mälaren. Samtliga dessa kommuner jämte berörda länsstyrelser har kontinuerliga konferenser för att samordna sina åtgärder på olika plan i syfte att förbättra vattenkvalitén i Mälaren. I detta arbete intar de pågående stora investeringarna i reningsverk en framträdande plats. Under innevarande år har också naturvårdsverket genom speciell hemställan, till bl. a. Södertälje, krävt provisoriska lösningar, oaktat definitiva reningsanläggningar blir färdiga vid årsskiftet 1973/74.

Kommunerna accepterar dessa stora investeringar i medvetande om den utomordentliga betydelse Mälaren har från vattenförsörjningssynpunkt och allmänna naturvårdssynpunkter. Motioner i denna fråga har förevarit i riksdagen när den fysiska riksplaneringen aktualiserades.

Med hänvisning till de ansträngningar berörda kommuner gör för att rädda Mälaren får det anses vara fullt logiskt att i detta sammanhang kräva speciella föreskrifter för sjöfarten i Mälaren så att inte effekten av gjorda och planerade investeringar spolieras.

De säkerhetsföreskrifter som jag anser krävs för sjöfarten i Mälaren är att ett allmänt lotstväng införs för alla fartyg, oavsett storlek, som är lastade med olja, gas, syra, fosfatämnen eller annan farlig last.

Att alla slag av olja i detta sammanhang skall karakteriseras som farlig last står utom all diskussion, men det är även av vikt att peka på övriga här exemplifierade ämnen och deras förödande inverkan på vattnet vid en eventuell olycka.

Vid bestämmandet av vilka ämnen som skall karakteriseras som farliga

krävs enligt min uppfattning att speciell hänsyn tages till Mälaren med tanke på den stora befolkningskoncentration som finns i detta område och människornas beroende av vattentäkten.

Vad som här anförts angående Mälaren gäller helt naturligt även Södertälje kanal, vilken också har framhållits som exempel i propositionen.

Jag önskar här även understryka propositionens intentioner om nödvändigheten av att detaljerade säkerhetsbestämmelser utfärdas för området Stockholms skärgård såväl vad gäller lotstväng och fartygens storlek som vad som är farlig last, precisering av det geografiska området etc.

Ett område, inom vilket det enligt min uppfattning bör införas lotstväng för fartyg med farlig last, är sträckan Landsort—Södertälje. Mitt krav är betingat av navigationstekniska skäl och av sjöfartens omfattning i detta område.

Med stöd av vad som här anförts hemställer jag,

att riksdagen i yttrande över proposition 1970: 119 angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter måtte uttala att lotstväng skall föreligga i Mälaren och Södertälje kanal för fartyg med farlig last oavsett fartygens storlek, samt

att riksdagen måtte uttala att lotstväng skall föreligga på sträckan Landsort—Södertälje för fartyg med farlig last.

Stockholm den 29 april 1970

Lennart Andersson (s)
i Södertälje
