

## Motion till riksdagen 2005/06:T597

av Eva Arvidsson m.fl. (s)

# Utveckling av hamn- och kollektivtrafik på Södertörn

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om utveckling av Norviks hamn och dubbelspår till Nynäshamn.

## Hamnar i förändring och utveckling

Det är av stor vikt att vi rustar våra hamnar för den ökande handeln över Östersjön. Det är nödvändigt om vi vill tillgodogöra oss de synergieffekter som ökade godsflöden genererar. Stockholmsregionens geografiska läge i förhållande till Åbo, Helsingfors, västra Ryssland och Baltikum innebär mycket goda förutsättningar att skapa den framtida moderna ”porten mot öster”.

Regionen har redan i dag en stark ställning men det krävs en modern, effektiv och hållbar struktur som styr flödena i vår region. Stockholmsregionens internationella attraktionskraft måste stärkas genom en optimal tillgänglighet såväl inom regionen som till och från Östersjöområdet. Samverkan mellan transportsätten båt, järnväg, lastbil och flyg måste också öka.

## Stockholm

Stockholm har den centrala rollen som trafikcentrum för Östersjöns sjöfart. Passagerar- och godsfrätor, viss roll-on/roll-off-trafik (trafik som rullar på och av fartygen) samt kryssningsbesök kommer utöver Waxholmsbolaget och Strömman kanalbolag att vara den dominerade trafiken i framtiden.

Fel! Okänt namn på

## Nynäshamn

Nynäshamns hamn är en modern roll-on/roll-of-hamn med mycket goda in-seglingsförhållanden och skyddat läge. Hamnen ägs till hundra procent av Stockholms Hamnar. Det är en färjehamn med trafik på Gotland, Polen och Lettland. Internationell kryssningstrafik anlöper hamnen sedan 2000.

Hamnanläggningarna består av tre färjelägen med ramper, kajer och terminalbyggnad m.m. Hamnen har direkt anslutning till järnvägen.

Rederiet Destination Gotland bedriver färjetrafik från Nynäshamn till Visby. Polferries trafikerar Gdansk i Polen med kombinerade bil- och passagerarfärjor och Scandlines har en linje för godstransporter från och till Ventspils i Lettland. Utbyggnadsmöjligheter finns i Norvik som ligger norr om nuvarande hamn.

## Stockholm Frihamnen–Norvik

Containerhanteringen i Frihamnen är begränsad. Till skillnad från en normal containerhamn har inte Frihamnen tillräckligt med utrymme att tömma containrarna inne på området. De måste transporteras med tåg till Jordbro för att tömmas. Hanteringen är orationell och skapar inte de optimala godsflöden som krävs av en modern och konkurrenskraftig hamn.

Containertrafiken kommer enligt alla prognoser att öka kraftigt genom den positiva ekonomiska utvecklingen i Baltikum, Polen, Ryssland och Kina som numera är Sveriges största handelspartner i Asien. Stockholms Hamnars inriktning att flytta containertrafiken från Frihamnen till Norvik är därför helt i linje med framtidens behov och krav. En utbyggnad av Norviks hamn är nödvändig för att klara den ökande trafiken samt att vara ett attraktivt alternativ till sjöfarten. Därmed skulle en utbyggd Norviks hamn kunna få en betydande trafik i framtiden. Med sin närhet till Stockholm och sina mycket goda in-seglings- och djupförhållanden "Östersjömax" är Norvik ett mycket bra och attraktivt alternativ för sjöfarten.

## Stockholm Värtabanan–Norvik

Stockholms planer med en utflyttning av containerverksamheten och nedläggning av oljehanteringen på Loudden innebär att Värtabanan i framtiden endast kommer att betjäna tåg färjetrafiken mellan Stockholm och Åbo. Det innebär att det faller sig naturligt att även flytta den trafiken till Nynäshamn. Därmed skulle Värtabanan kunna läggas ned, vilket i sin tur innebär kraftigt minskade kostnader vid utbyggnaden av Norra länken och Norra Stationsområdet. Det är pengar som i stället kan användas till dubbelspåret mellan Nynäshamn och Västerhaninge.

Banverkets järnvägsplan för att utöka kapaciteten sträckan Nynäshamn–Västerhaninge ligger åren efter 2010. Banan är i dag en enkelspårig länsjärnväg. Vi förespråkar att banan byggs om till dubbelspår i hela sträckningen.

**Fel! Okänt namn på**

Järnvägen är en strategisk förutsättning för utbyggnaden av Norviks hamn. Olika möjligheter måste undersökas för att tidigarelägga kapacitetsutbyggnaden med dubbelspårig järnväg för såväl godstrafik som pendeltågstrafik. Störningar på denna sträcka orsakar ofta stora problem ända upp till Bålsta. Därför är också en utbyggnad av spårkapaciteten en angelägenhet för SL som ansvarar för kollektivtrafiken.

## Nynäshamn–Norvik

Med utbyggd hamn i Norvik blir Nynäshamn regionens nya stora godscentrum för sjötransporter samt hamn för Gotlandstrafiken och trafik till Polen och Lettland. Dessutom bör det byggas ett helt nytt läge för järnvägsfärjor som flyttas från Stockholm.

En förutsättning för att Nynäshamn och Norvik skall kunna bli ett attraktivt hamnalternativ är att väginfrastrukturen snarast byggs ut. Utbyggnaden av väg 73, som påbörjas hösten 2005, kommer att betyda mycket för kommunikationerna till och från Nynäshamn och hamnverksamheten. Södertörnsleden, en tvärförbindelse mellan Jordbro och E 4 vid Fittja, är delvis utbyggd. Det är viktigt att övriga delar tidigareläggs eller åtminstone byggs ut enligt Vägverkets planer.

Med den nya motorvägen, Södertörnsleden och utökad kapacitet på Nynäsbanan kommer godset via Norvik att nå näringslivet och konsumenterna i Stockholm–Mälardalsregionen på ett snabbt, effektivt och mer miljövänligt sätt. Flyttas trafiken från Stockholm minskar också miljöbelastningen i vår känsliga skärgård.

Stockholm den 4 oktober 2005

*Eva Arvidsson (s)*

*Mikael Damberg (s)*

*Christina Axelsson (s)*

*Christer Erlandsson (s)*

*Sylvia Lindgren (s)*