

## Motion till riksdagen 2009/10:T531

av **Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd)**

# Norrköpings hamns strategiska betydelse

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse för Sverige och den fjärde storstadsregionen samt vikten av att bygga järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö.

## Inledning

Norrköping utgör tillsammans med Linköping navet i den fjärde storstadsregionen, med omkring 420 000 invånare och ett centralt geografiskt läge mellan de tre övriga storstadsregionerna. Inom en radie av 20 mil från regionens kärna nås halva Sveriges befolkning samt närmare en tredjedel av all industriproduktion. En central punkt i regionens konkurrenskraft är dess goda kommunikationer och handelsförbindelser.

Norrköpings hamn är en av landets största fullservicehamnar och utgör en viktig knutpunkt, såväl regionalt som nationellt. Trots den redan starka positionen innebär det en stor utvecklingspotential i Norrköpings hamn. Det finns i dag färdiga förslag och samarbetsplaner gällande hur hamnen och den omkringliggande infrastrukturen kan byggas ut för att ge Norrköpings hamn en starkare och mer betydelsefull position inom den svenska transportsektorn. För att säkerställa att dessa planer förverkligas och att varken regionen eller nationen går miste om viktiga transportresurser önskar vi att det fastslås att Norrköpings hamn är en hamn av särskild strategisk betydelse och av stor nationell vikt.

Fel! Okänt namn på

## Hamnens verksamhet

Norrköpings hamn är en s.k. fullservicehamn, vilket innebär att den har kapacitet att hantera ett större antal olika varuslag. Bland verksamheterna finns en stor och modern containerhamn, en oljehamn samt terminaler och kajer för hantering av exportgods såsom virke, papper, stål och spannmål. Här finns också landets starkaste hamnkran, som är en viktig resurs för den svenska högteknologiska industrin. Från hamnen utgår frekvent trafik till en rad olika transocean destinationer, liksom till flera av Europas stora omlastningshamnar.

Trots att Norrköpings hamn med sina 1 140 000 kvm till ytan redan är ett av landets största hamnområden finns det stora möjligheter till expansion och utveckling av befintliga verksamhetsområden. Det kommunalt helägda driftbolaget Norrköpings Hamn och Stuveri AB leder sedan 2007 företaget med målsättningen att utveckla landets starkaste fullservicekoncept med förutsättningar att skapa miljö- och marknadsmässig bärkraft.

De infrastrukturella förutsättningarna för Norrköpings hamn är i dag goda, men kan bli bättre. Med rätt prioriteringar och fokuseringar kan hamnen bli en av de viktigare transportpunkterna i Norden. Storstadsregionerna går en problematisk framtid till mötes med överbelastade bil- och järnvägsnät. Problemen kommer inte att minska så länge de markburna transportalternativen inte avlastas. Norrköping har ett strategiskt bra geografiskt läge med närhet till såväl Storstockholm som övriga Mellansverige. I ett led att ytterligare förbättra och stärka förutsättningarna för transporter till och från Norrköpings hamn har två åtgärds paket tagits fram av berörda aktörer.

## Norrköpingspaketet

Norrköpingspaketet är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Östergötland, Regionförbundet Östsam, Norrköpings Transportcentrum AB, Norrköpings Hamn och Stuveri AB och Norrköpings kommun.

Inom ramarna för projektet har man identifierat ett antal centrala punkter för att ge hamnen förutsättningar att utvecklas maximalt. En upprustning med en ny förbifart på riksväg 51 mot Finspång och Örebro har redan genomförts, vilket underlättat för transporter till och från viktiga aktörer såsom Siemens, SAPA och andra godstygda verksamheter. I paketet önskar man bygga en anslutning mellan E4 och E22, med en direkt koppling till hamnen, för att effektivisera lastbilstransporter till övriga landet och minska de tunga transporterna genom Norrköpings stadskärna.

De intermodala transporterna genom Norrköpings hamn förväntas öka. Då alltmer gods byter färdmedel under transporterna är en viktig del av Norrköpingspaketet den planerade, elektrifierade järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och den integrerade kombiterminalen i Pampushamnen på Händelö. En eventuell godsbangård i anslutning till den nya terminalen föreslås också.

Slutligen ryms i paketet en breddning och fördjupning av farleden till hamnområdet, med syfte att stärka tillgängligheten och säkerheten och samtidigt kunna ta emot större fartyg med en ökad godsomsättning. Detta projekt väntas påbörjas under 2010.

Parallellt med satsningarna i Norrköpingspaketet har också stora investeringar gjorts i hamnområdet, med utökade kajer och hamnytor, nya containerkranar och en integrerad kombiterminal i området.

## Östgötapaketet

Regionförbundet Östsam har identifierat en rad viktiga projekt inom Östergötlands län för att förbättra regionens tillväxtpotential, där Norrköpings hamn ses som en essentiell länk.

För att hamnen ska kunna fortsätta att växa krävs omfattande investeringar. I dagsläget finns såväl omfattande planer som ambitioner och riktlinjer för detta, även om rent finansiella resurser saknas. Ett utpekande från regeringen av Norrköpings hamn som en särskilt strategisk hamn i svensk godstransport skulle kraftigt underlätta införskaffandet av behövliga medel för att säkerställa hamnens expansion.

## Hamnens strategiska betydelse

Mot bakgrund av vad som anförts ovan är det lätt att inse Norrköpings hamns strategiska betydelse för såväl regionen som Sverige i stort. Hamnen och det logistiska centrum som växer fram runt den är en vital pusselbit för såväl den fjärde storstadsregionens expansionsmöjligheter som för storstädernas möjligheter att vara fortsatt konkurrenskraftiga genom avlastning av väg- och järnvägsnät.

Med de satsningar och åtgärder som nu genomförs har Norrköpings hamn alla förutsättningar att bli landets och Östersjöområdets kanske modernaste fullserviceterminal och intermodala nod. För att de satsningar som gjorts och görs ska få avsedd effekt, är det dock helt avgörande att den projekterade, elektrifierade järnvägsanslutningen till Händelö och Pampushamnen prioriteras. Anslutningen är en vital del i hamnens framtida möjligheter att skapa ekonomiskt och miljömässigt hållbara land- och sjötransporter med möjlighet att försörja stora nationella upptagningsområden. Ett försenande av denna skulle innebära långtgående begränsningar för såväl Norrköpings hamn som kunder och tangerande verksamheter.

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) är ett av många organ som har pekat ut Norrköpings hamn som en viktig kugge i den framtida svenska transportsektorn och spår att dess tillväxt till och med nästa år kommer att vara en av de fyra största i Sverige. Vi motionärer vill säkerställa att hamnen ges förutsättningar att växa även efter detta. Andra betydelsefulla aktörer som understryker Norrköpings hamns roll som en av fyra betydelse-

**Fel! Okänt namn på**

fulla svenska intermodala noder är Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Hamnen ingår även i den ”nordiska triangeln” och ses av EU som en TEN-T-hamn, vilket innebär att den tillsammans med hamnarna i Stockholm, Göteborg och Helsingfors ingår i det transeuropeiska transportnätverket.

I Hamnstrategiutredningens slutbetänkande (SOU 2007:58) pekas Norrköpings hamn ut som en av tio hamnar av särskild strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet. Betänkandet framhåller främst Norrköpings hamns verksamheter kring industriprodukter och energihantering, men också som containerhamn. I SOU 2007:58 beskrivs den omkringliggande landbase-erade infrastrukturen som ”förträfflig”, vilket gör den till ett konkurrenskraftigt alternativ i jämförelse med andra östsvenska hamnar.

I betänkandet understryks även hamnens betydelse för den fjärde storstadsregionens expansion samt dess vikt för omkringliggande industrier. Bland annat uttrycks att *”Norrköpings Hamn är en viktig hamn för godsförsörjning till ett stort och växande konsumtionsområde, samtidigt som hamnen är viktig för åtskilliga omkringliggande industrier. Hamnens breda serviceutbud och stora utvecklingspotential med sin placering mitt i en starkt växande region gör hamnen intressant och strategisk även ur ett nationellt perspektiv.”*

Vår förhoppning är således att regeringen fastslår Norrköpings hamns strategiska betydelse. Med stora utvecklingsmöjligheter och en central geografisk placering är hamnen en samlingspunkt för många intressen och en vital del av hela landets utveckling. Vår förhoppning är också att den projekterade, elektrifierade järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö prioriteras och tilldelas medel.

Stockholm den 29 september 2009

*Gunnar Axén (m)*

*Staffan Danielsson (c)*

*Yvonne Andersson (kd)*

*Betty Malmberg (m)*

*Karin Granbom Ellison (fp)*

*Andreas Norlén (m)*

*Finn Bengtsson (m)*