

Motion till riksdagen 2010/11:T239

av **Gunnar Andrén (FP)**

Järnvägsförbindelse till Kapellskär

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om en järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

Motivering

Hamnen i Kapellskär är gammal i ett avseende (känd som hamn från 1200-talet. Sindö krog tillkom 1806), modern och framtidsinriktad i ett annat (50 år som stor och viktig kommersiell hamn 2011 där fartyg upp till 200 meters längd kan tas emot).

Hamnens styrka ligger i läget: kort inseglingssträcka, stort djup vid kaj (9,0 meter) och flera färjelägen, två mycket moderna.

Inom tio elva timmars avstånd ligger stora hamnar som Helsingfors, Tallinn, Paldiski, Ösel, Mariehamn, Hangö, Nådendal och inte minst Åbo. Inom ett dygn når man även S:t Petersburg, Östersjöns största hamnstad.

I dag passerar omkring 1,5 miljoner passagerare årligen Kapellskär, godsmängden har passerat 2 miljoner ton och är häftigt växande. För bara några år sedan var antalet lastbilar som passerade tullen i Kapellskär 40 000, år 2010 blir det troligen 60 000 och inom kort kan vi se fram mot ännu högre siffror eftersom fler rederier visar intresse att nyttja kajplatserna, främst beroende på kort inseglingstid och snabb av- och pålastning.

Godsmängderna till och från Finland och Ryssland är kraftigt växande. Hamnen i Kapellskär står därför inför en oerhörd ökning av tung lastbilstrafik eftersom handelsförbindelserna mellan Sverige och främst Ryssland ökat dramatiskt jämfört med förhållandena före Sovjetunionens fall 1990. I dag passerar över 25 000 tunga lastbilar till och från Ryssland Kapellskär, det gör ungefär 70 långa och tunga fordon varje dag året om.

Det märks på E18, mer trafikerad än någonsin.

Fel! Okänt namn på

Den tanke som fanns i en intern tullutredning 2008, att låta samtliga dessa lastbilar klareras på Arlanda, skulle – utöver de sanslöst stora kö- och parkeringsproblem de skulle ha skapat på Arlanda – ha betytt en förlängning av resvägen med ibland fem, i andra fall kanske åtta mil per ryskt fordon.

Från miljöperspektivet framstår tanken som närmast kriminell. Även från andra utgångspunkter var tanken från den interna tullverksgruppen, framtvungad av interna redovisningsproblem, knappast testad mot verkligheten. Förslaget undanröjdes på ett förtjänstfullt sätt av regeringen genom extra anslag 2008 till Tullverket.

Den statliga Hamnutredningen 2006 pekade ut Kapellskär, som ägs av Stockholms Hamnar AB, som en av landets utvecklingshamnar.

Godstransportdelegationen noterade i sitt slutbetänkande ”Godstransporter – noder och länkar i samspel” (SOU 2004:76) den starka utvecklingen av ro-ro-trafiken över hamnen i Kapellskär, som har haft och förväntas ha en mycket stark tillväxt.

I anslutning till EU:s transeuropeiska nät (TEN) ökar fokuseringen nu på det som kallas ”havets motorvägar”. EU-kommissionen föreslår därför en kraftig ökning av anslagen till sådana satsningar, som också inbegriper tillfartsleder – vägar och järnvägar – till berörda hamnar.

Här kan särskilt den redan hårt belastade väg 77 komma att få kraftigt ökad betydelse. Det förutsätter en snar upprustning.

Av såväl miljö-, konkurrens- som trafiksäkerhetsskäl är det naturligt att låta utreda frågan om järnvägsförbindelse till Norrtälje och Kapellskär för att slippa den tunga lastbilstrafiken från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm, detta alldeles oavsett när Förbifart Stockholm blir verklighet.

En anslutning till Arlandabanan ter sig naturlig och möjliggör transporter i såväl sydlig och nordlig som västlig riktning. Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för en sådan förbindelse – och även beräkna vilka miljövinster en sådan sträckning kan innebära på t.ex. 50 års sikt.

Det kan påpekas att Norrtälje tidigare har haft järnvägsförbindelse med det övriga stamnätet – järnvägsstationen utgör enda kvarvarande spår.

Också från Grisslehamn ökar trafiken till och från Eckerö på Åland. Här handlar det mest om passagerar- och viss komplementtrafik, bra från konkurrenssynpunkt men inget realistiskt alternativ till Kapellskär.

Stockholm den 22 oktober 2010

Gunnar Andrén (FP)