

Motion till riksdagen 2012/13:T386

av **Gunnar Andrén (FP)**

Kapellskär

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Hamnen i Kapellskär är gammal i ett avseende, modern och framtidsinriktad i ett annat: Kapellskär är känt som hamn från 1200-talet, Sindö krog tillkom 1806, 1960 påbörjades den reguljära Ålandstrafik som pågått dagligen sedan dess.

Hamnens styrka ligger främst i läget: kort inseglingssträcka, stort djup vid kaj (9,0 meter) och flera färjelägen, två mycket moderna. Fartyg upp till 200 meter kan tas om hand.

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 Sankt Petersburg, Östersjöns största hamnstad.

I dag passerar omkring 1,5 miljoner passagerare årligen Kapellskär, godsmängden har passerat 3 miljoner ton och är – bortsett från första halvåret 2012 då en minskning med 7 procent jämfört med 2011 inträtt – häftigt växande.

För tioalet år sedan var antalet lastbilar som passerade tullen i Kapellskär 40 000, år 2009 var det omkring 60 000, inom överskådlig tid kommer siffran att vara 100 000.

Godsmängderna till och från Finland och Ryssland har mångdubblats under senare år. Hamnen i Kapellskär står därför för en oerhörd ökning av tung lastbilstrafik eftersom handelsförbindelserna mellan Sverige och främst Ryssland ökat dramatiskt jämfört med förhållandena före Sovjetunionens fall

Fel! Okänt namn på

1990. Årligen passerar nu över 25 000 tunga lastbilar till och från Ryssland Kapellskär.

Det märks på E18, mer trafikerad än någonsin. År 2010 påbörjades också i Norrtälje den nya genomfartsleden där som planerats sedan mitten på 1950-talet och väntas bli färdig under 2014.

Den idé, mer än en tanke, som förekom i en intern tullutredning 2008 i syfte att spara pengar inom Tullverket – att låta samtliga ryska lastbilar klaras på Arlanda – skulle, utöver de kö- och parkeringsproblem fordonen skulle ha skapat på Arlanda, betytt en förlängning av resvägen med ibland fem, i andra fall kanske åtta mil, per ryskt fordon.

Från miljöperspektiv framstår tanken som närmast kriminell.

Även från andra utgångspunkter var förslaget från tullverksgruppen, framtvingat av interna redovisningsproblem, knappast testad mot verkligheten. Förslaget undanröjdes på ett förtjänstfullt sätt av regeringen genom extra anslag i slutet av 2008 till Tullverket, en nivåhöjning som blivit bestående.

Hamnutredningen 2006 pekade ut Kapellskär, som ägs av Stockholms Hamnar AB, som en av Sveriges utvecklingshamnar. Via Kapellskär fraktas nästan lika stora godsmängder årligen som via hela Stockholms hamn och mångdubbelt mer än via Nynäshamn. Av godset går 66 procent till Finland, resten till Estland, Lettland, Ryssland och Polen.

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 tillfartslederna till land till berörda hamnar.

Stockholms Hamnar AB, som äger hamnen i Kapellskär, har för avsikt att investera stort i en ny pir och två moderniserade färjelägen. Byggnationen har miljöprövats och mark- och miljödomstolen godkände planen den 24 maj 2012, dock har de av bullserskäl överklagats av enskilda och en förening. Frågan om överklagandet skall prövas ligger i dag i Mark- och miljööverdomstolen för avgörande, och innan alla tillstånd är klara kommer ägaren inte att påbörja moderniseringen som beräknas ta 30 månader från byggstart.

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 till och från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm.

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

Det kan påpekas att Norrtälje tidigare har haft järnvägsförbindelse med övriga stamnätet – i dag utgör emellertid Norrtälje järnvägsstation enda kvarva-

Fel! Okänt namn på

rande spår av det som en gång var en modern kommunikationslösning och som även hör framtiden till.

Stockholm den 3 oktober 2012

Gunnar Andrén (FP)