

Motion till riksdagen 2008/09:T557

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

Norrköpings hamns strategiska betydelse

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse.

Inledning

Norrköping utgör tillsammans med Linköping navet i den s.k. 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. 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 inte går miste om viktiga transportresurser önskar vi att det fastslås att Norrköpings hamn är en hamn av särskild strategisk betydelse. Ett sådant utpekande skulle ge hamnen förtur vid tilldelning av bland annat resurser för statliga infrastrukturinvesteringar.

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

Fel! Okänt namn på

containerhamn, oljeterminal, industrikaj för Holmen Papers produkter samt en av Europas största anläggningar för spannmålsexport. Från hamnen utgår trafik till omkring 90 transocean destinationer, varav drygt hälften följer regelbundna tidtabeller.

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 mycket goda, men kan bli bättre. Med rätt prioriteringar och fokuseringar kan hamnen bli en av de viktigare transportpunkterna i landet. 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 strategisk 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 Östsm, 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. I paketet önskar man bygga en anslutning mellan hamnen och E4, för att effektivisera lastbilstransporter till övriga landet och minska de tunga transporterna genom Norrköpings stadskärna. Vidare understryks det att riksväg 51 mot Finspång och Örebro bör rustas upp i Svärtinge för att underlätta transporter till och från viktiga aktörer såsom Siemens, SAPA och andra godstyngda verksamheter.

De intermodala transporterna genom Norrköpings hamn förväntas öka. Då alltmer gods byter färdmedel under transporterna är viktiga satsningar i Norrköpingspaketet en kombiterminal och spåranslutning direkt till Södra stambanan. En eventuell godsbangård i anslutning till den nya terminalen föreslås också.

Slutligen ryms i paketet en breddad inseglingsträna till hamnområdet för att kunna ta emot större fartyg och samtidigt öka godsomsättningen.

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 Fjärde storstadsregionens expansionsmöjligheter som för storstädernas möjligheter att vara fortsatt konkurrenskraftiga genom avlastning av väg- och järnvägsnät.

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 år 2010 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 betydelsefulla 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 som ska ligga till grund för vilka hamnar som ska prioriteras vid statligt finansierade infrastruktursatsningar framhåller främst Norrköpings hamns verksamheter kring industriprodukter och energihantering. Även om en allt mindre andel av hamnens godsmängd går över kaj är den en central punkt i östra Sveriges transportnät. I SOU 2007:58 beskrivs den omkringliggande landbaserade 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. *”Norrköpings Hamn är en viktig hamn för gods försörjning till ett stort och växande konsumtionsområde, samtidigt som hamnen är viktig för åtskilliga omkringliggande industrier. Hamnens breda serviceutbud och stora utveck-*

Fel! Okänt namn på

ingspotential med sin placering mitt i en starkt växande region gör hamnen intressant och strategisk även ur ett nationellt perspektiv.”

I samarbete med regionala samverkansorgan ska nu fastslås vilka hamnar som är av särskild strategisk betydelse och vi anser att Norrköpings hamn har en given plats på den listan.

Stockholm den 2 oktober 2008

Gunnar Axén (m)

Yvonne Andersson (kd)

Staffan Danielsson (c)

Betty Malmberg (m)

Finn Bengtsson (m)

Karin Granbom (fp)

Andreas Norlén (m)