

Motion till riksdagen 2010/11:T512

av **Gunnar Axén m.fl. (M, FP, C, 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 ett färdigställande av den projekterade, elektrifierade 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. Det pågår också konkreta åtgärder. För närvarande sker en omfattande utbyggnad av sjöinfrastrukturen till Norrköpings hamn, med statlig delfinansiering (50 %) via Sjöfartsverket, samt finansiering genom EU (TEN-TEA).

För att säkerställa att dessa planer förverkligas och att varken regionen eller nationen går miste om viktiga transportresurser önskar vi framhålla Norrköpings hamn som en hamn av särskild strategisk betydelse och av stor nationell vikt.

Fel! Okänt namn

Hamnens verksamhet

Norrköpings hamn är en så kallad fullservicehamn, vilket innebär att den har kapacitet att hantera ett större antal olika varuslag. Bland verksamheterna finns en stor och modern containerhamn med integrerad kombiterminal för järnvägen, 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 driver verksamheten med målsättningen att utveckla landets starkaste fullservicekoncept med förutsättningar att skapa miljö- och marknadsmässig bärkraft. Bolaget har genom hamnverksamheten direkt investerat drygt 700 miljoner kronor i hamnanläggningen sedan mitten av 1990-talet.

De infrastrukturella förutsättningarna för Norrköpings hamn är i dag goda, men kan bli bättre. Hamnen betraktas redan i dag som nationellt strategiskt viktig, och 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 Trafikverket, 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 godstyngda 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 transportererna genom Norrköpings stadskärna.

De intermodala transportererna genom Norrköpings hamn förväntas öka. Då alltmer gods byter färdmedel under transportererna är en viktig del av Norrkö-

plingspaketet 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 påbörjades under 2010, och väntas stå klart till årsskiftet 2010/11.

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.

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 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. Projektet finns medtaget i den nationella planen 2010–2021, dock med ett genomförande först 2019. Ett så pass sent slutförande av de sammanhängande intermodala satsningarna i Norrköping 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

Fel! Okänt namn på

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 Trafikverket (tidigare Banverket respektive 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-rade 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 storstads-regionens expansion samt dess vikt för omkringliggande industrier. Bland annat uttrycks följande: ”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 utvecklingspotential med sin placering mitt i en starkt växande region gör hamnen intressant och strategisk även ur ett nationellt perspektiv”.

I den nationella planen för Sveriges transportsystem 2010–2021 säger sig regeringen vilja uppnå ett transportslagsövergripande system och en klimatsäkring i framtiden. ”Norrköpingspaketet” bidrar i mycket hög grad till detta. Få ställen i Sverige kommer att kunna uppvisa dessa kombinationsmöjligheter för sjöfart, järnväg och landsvägstransporter. Investeringar i kombiterminal är redan gjorda och inseglingsrännan håller på att fördjupas och breddas, med finansiering via staten (Sjöfartsverket och EU ([TEN]).

Planeringshorisonten för den återstående järnvägsanslutningen är dock problematisk. Projektet ”Järnvägsanslutning Händelö” finns medtaget i Trafikverkets nationella plan för perioden 2010–2021, men först år 2019. Detta är för Norrköpings hamns verksamhet mycket bekymrande då det innebär en väntan på minst åtta år för att uppnå de kombinerade effekterna på redan gjorda investeringar av storleksordningen 550 miljoner kronor.

Vi vill mot bakgrund av ovanstående framhålla 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 regeringen ger Trafikverket möjlighet att genomföra byggandet av den projekterade, elektrifierade järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö snarast möjligt.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 27 oktober 2010

Gunnar Axén (M)

Karin Granbom Ellison (FP)

Yvonne Andersson (KD)

Andreas Norlén (M)

Staffan Danielsson (C)

Finn Bengtsson (M)

Betty Malmberg (M)