

Motion till riksdagen 2005/06:T294

av **Gunnar Andrén (fp)**

Samordnad hamnpolitik i huvudstadsregionen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en samordnad hamnpolitik vad gäller de svenska Östersjöhamnarna från Gävle i norr till Oxelösund/Norrköping i söder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en kryssningsfartygspolitik som stimulerar fler kryssningsfartyg i Östersjön att besöka Stockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om statens ansvar för att hjälpa till att samordna de kommunala och privata hamninvesteringarna i svenska Östersjöhamnar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om vägar och järnvägar till de svenska Östersjöhamnarna mellan Gävle i norr och Oxelösund/Norrköping i söder.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en ny stor containerhamn vid Norvik i Nynäshamn.

Motivering

Östersjöns största mötesplats innefattar – låt vara att S:t Petersburg efter Sovjetunionens fall 1990 kan sägas vara det hetaste besöksmålet i denna expansiva region ur turist- och kryssningssynvinkel – Stockholms hamnar, Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, bolagsmässigt förenade i Stockholms Hamnar AB.

Över 10 miljoner passagerare, och med stark tillväxt, passerar nu dessa hamnar. Om man därtill läger skärgårdstrafiken och den sjöburna stadstrafiken i Stockholm, är det årligen 14–15 miljoner passagerare som stiger av eller på en färja eller ett annat fartyg i Stockholmsregionen.

Fel! Okänt namn på

Kryssningstrafiken har också ökat kraftigt under senare år och antalet resenärer, som i genomsnitt spenderar ca 1 250 kr/dag i Stockholm, uppgår nu årligen till över 200 000.

Eftersom S:t Petersburg tidigare nämndes kan dock noteras att antalet kryssningsfartyg dit är mycket större. Det bör främst ses som en potential för Stockholms del: med god marknadsföring, upplevelseerbjudanden och ett mottagande som skapar positiva reaktioner, kan just kryssningsmarknaden – som garanterat kommer att växa hastigare procentuellt per år än hela turismen i världen, redan världens snabbaste tillväxtindustri – innebära att besöksnäringen i Stockholm blir en ännu mycket viktigare intäktskälla än hittills.

Godstrafiken ökar också den starkt, främst från Ryssland via hamnar i Finland, nybyggen norr om S:t Petersburg i Finska viken, i Estland, Lettland, Litauen, Kaliningrad, de polska och tyska Östersjöhamnarna ej att förglömma.

Sverige måste på östsidan få en hamnpolitik som samordnar investeringarna från Gävle via Skutskär, Hargshamn, Hallstavik, Grisslehamn, Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund och vidare söderut.

Det handlar om beslut av stor vikt och samordningen är nödvändig och måste omfatta Stockholms hamnar med Norvikhamnens utbyggnad i Nynäshamn som central ny stor containerhamn, Södertälje hamn, Oxelösunds hamn och Norrköpings hamn, likaså de för sina orter betydelsefulla Mälarhamnarna i Köping och Västerås.

Kommunerna, som i huvudsak är ägare till hamnarna, ser naturligt nog till sina intressen, intet fel i det.

Men genom att både gods- och passagerartrafiken kan väntas växa enormt, och betydande investeringar måste göras i hamnar som är specialiserade på olika sätt – Gävle kanske skall ta hand om mer olja, Stockholm och Kapellskär bör inrikta sig på passagerare och vissa sorters gods, Norvik i Nynäshamn, som har mycket stora arealer för hantering av godsmängder som inte kan tas om hand i nuvarande Stockholms frihamn eller på annan plats i regionen, bör bli en stor containerhamn på samma sätt som Göteborg blir allt mer specialiserat på denna transportform, Södertälje är inriktat på biltransporter, Oxelösund på den tunga industrin osv.

Det finns särskild anledning att fundera kring containertrafiken. Här är det känt att fartygsstorlekarna ökar mycket snabbt. Fram till 2008 är redan 954 fartyg som var för sig hanterar mer än 8 000 containrar beställda. Dagens flotta i denna storleksordning, som inte kan angöra någon Östersjöhamn för att fartygen är för djupgående, är i hela världen bara 48.

Men medan mindre lastfartyg inte längre är ekonomiskt försvarbara att bygga – och därmed avses i grunden fartyg som tar mindre än 2 000 containrar – är mer än 2 000 lastfartyg som klarar 2 000–8 000 containrar beställda fram till 2008. Många kan komma att anlöpa Östersjöhamnar om det finns mottagningskapacitet.

Sverige måste på Östersjösidan rusta sig på hamnområdet. Stockholmsområdet är och förblir centrum i detta avseende, både sett från andra sidan Östersjön och därför att befolkningstätheten är så stor i Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län och Örebro län. Här bor ungefär en

Fel! Okänt namn på

tredjedel av hela vårt lands befolkning, i grunden mycket nära någon Östersjöhamn.

Utbyggnaden av Göteborgs hamn visar att det går att påverka utvecklingen. Men i Stockholmsområdet behövs efterfrågestyrd samordning av investeringarna. Alla hamnar kan inte göra allt, men med klok investeringspolitik och en samordning med transporterna på vägar och järnvägar, vilket är ett övergripande statligt ansvar, ett ansvar som staten hittills inte visat sig vara intresserat av att ens närma sig, trots mycken retorik – kan den hastigt ökade transportvolymen över Östersjön, främst från Ryssland med sitt stora omland kring S:t Petersburg där det bor fler människor än i hela Norden sammantaget, bli en mycket viktig svensk näringsgren där goda hamnar utgör ryggraden.

Stockholms Hamnar AB har nyligen preliminärt antagit en hamnstrategi, definitivt beslut träffas dock först den 24 oktober 2005. Den innebär att Norvikhamnen byggs, ett helt centralt beslut som måste få följder för andra hamnar och statens investeringar till och från Nynäshamn.

På motsvarande sätt arbetas det intensivt med hamnprojekt från Gävle/Skutskär i norr till Oxelösund/Norrköping i söder.

Men man behöver inte vara alltför skarpsynt för att observera att den kommunala samordningen saknas, troligen bl.a. beroende på att kunskaperna om de framtida marknaderna och behoven är alltför ringa.

Det är mot den bakgrunden som jag föreslår att staten utnyttjar sin möjlighet att via en utredning, samordningsman/kvinna eller på annat sätt ser till att vi får en framtidsinriktad, samordnad svensk Östersjöhamnspolitik till gagn för hela Sverige.

Stockholm den 28 september 2005

Gunnar Andrén (fp)