

Motion till riksdagen 2022/23:166

av **Serkan Köse (S)**

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 225 samt utöka Nynäsbanan med dubbelspår

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att påskynda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 225 i Stockholms län samt påbörja projektering av dubbelspår på Nynäsbanan från Västerhaninge till Nynäshamn och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Nynäshamns kommun finns sedan några år Mälardalens nya superhamn. Hamnen Stockholm Norvik kommer att spela en stor roll i försörjningen för hela Mälarreionen, där ungefär 45 procent av Sveriges BNP konsumeras. Stockholm Norvik Hamn som ligger vid infarten till Nynäshamn är ett nytt logistiknav i den växande Stockholms- och Mälardalsregionen. Den nya hamnen ersätter Frihamnen i Stockholm. Här finns en roro-terminal som drivs av Stockholms Hamnar och en containerterminal som drivs av Hutchison Port Holdings. Fullt utbyggd kommer Stockholm Norvik Hamn att ha nästan 1 400 meter kaj och vara 44 hektar stor.

Den gamla järnvägen har idag inte kapacitet för att på ett klimatsmart sätt transportera container- och rorotrafik då det endast idag finns ett enkelspår på Nynäsbanan. Järnvägen behöver därför prioriteras och när hamnen framåt 2030 är fullt utbyggd kommer den att generera

- 500 st. containerfartyg per år
- 1 200 st. rorofartyg per år
- 50 000 st. järnvägsvagnar per år
- 90 000 st. personbilar per år
- 350 000 st. lastbilar per år.

Nynäshamns kommun är en tillväxtkommun där den nya superhamnen är ett nav för tillväxten i hela Mälardalen. Med den nya superhamnen har inte investeringar i infrastrukturen hängt med och fordonstrafiken ökar kraftigt. Enligt beräkningar kommer det ungefär 960 lastbilar per dygn som ska ta sig från Norvik och utåt i landet. Det innebär 350 000 lastbilar på ett år. En viss avlastning kommer att ske med Tvärförbindelse Södertörn framöver men merparten av trafiken kommer framgent att trafikera väg 225. Vägen är en landsväg och inte anpassad för trafik från en superhamn. Idag trängs skolbarn och cykeltrafik på en vägren tillsammans med vardagstrafik och en mycket omfattande tung trafik. Trafikverkets åtgärdsplan för avsiktsförklaring mellan kommunerna Nynäshamn och Botkyrka, Region Stockholms trafikförvaltning och Trafikverket Region Stockholm ligger långt fram i tiden och är inte prioriterad. Ingen avlastningsväg finns för trafik från superhamnen Stockholm Norvik.

För Stockholmsregionens möjligheter till en hållbar utveckling är omställningen av godstransporter från lastbil till sjöfart och järnväg nödvändig. I denna omställning är dubbelspåret på Nynäsbanan centralt om det ökade godset som kommer att komma in i/ut ur landet via Norviks hamn ska kunna hanteras utan ökad klimatpåverkan. En förutsättning för detta är att staten ser sin roll i att skapa förutsättningar för att det gods som kommer in i våra hamnar kan transporteras vidare till slutdestinationen på land på ett hållbart sätt. För Norviks del betyder det tågtransporter till Nynäsbanan och vidare på Västra stambanan. För dessa är dubbelspåret en avgörande pusselbit.

Öka kapaciteten på järnväg för hantering av gods från Norviks hamn samt ökad kapacitet för arbetspendling. Ett dubbelspår och en anslutning västerut i Älvsjö möjliggör ökade transporter på järnväg och via sjöfart. Dessutom skapas möjlighet till ökad överflyttning av både personresor och godstransporter från riksväg 73, vilket avlastar hårt belastade snitt in mot Stockholm. Överflyttningen från väg till järnväg och sjöfart ger ett stort bidrag i omställningen till klimatsmartare transporter.

Enkelspår medför gles trafik mellan avgångar och risk för förseningar som fortplantar sig till pendeltågssystemets centrala delar. Mindre kapacitet i form av enkelspår ger sämre förutsättningar för att blanda persontrafik med godstrafik, vilket framförallt försämrar möjligheten att frakta mer gods via järnväg.

Serkan Köse (S)