

**Utlåtande 2006:148 RIII (Dnr 314-3710/2004)**

## **Snabbutredning av Norviks hamn**

**Motion av Kristina Axén Olin m.fl. (m) (2004:47)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2004:47) av Kristina Axén Olin m.fl. (m) angående  
snabbutredning av Norviks hamn anses besvarad med vad  
föredragande borgarrådet anför.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

### *Bakgrund*

I motionen (2004:47) av Kristina Axén Olin, Sten Nordin och Ulla Hamilton (alla m) anges att containertrafiken till stockholmsregionen kommer att öka kraftigt, *bilaga*. En betydande del av denna trafik bör enligt motionärerna gå till Norviks hamn, eftersom den hamnen har goda geografiska förutsättningar. I motionen föreslås att ”utöver den miljöutredning som pågår även utreda de marknadsmässiga förutsättningarna och sondera näringslivets intresse av att vara delaktiga för att bygga djuphamn i Norvik” samt att ”utreda hur området omkring Norviks hamn kan utvecklas”.

### *Remisser*

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB med underremiss till Stockholms hamn.

*Stadsledningskontoret* delar bedömningen i motionen att containertrafiken till stockholmsregionen kommer att öka kraftigt inte minst genom den positiva ekonomiska utvecklingen i Baltikum och Ryssland. Därmed skulle Norviks

hamn kunna få en betydande trafik i framtiden. Med sin närhet till Stockholm och sina goda inseglingsförhållanden bör Norvik kunna vara ett mycket attraktivt alternativ för sjöfarten.

*Stockholms Stadshus AB (Stockholms hamn)* anser att Norvik har ovanligt goda förutsättningar till att bli en viktig, framtida handelshamn. Containertrafiken kommer enligt flera prognoser att öka i omfattning och betydelse. Den stora befolkning i Östersjöregionen på över 240 miljoner människor kommer i takt med den ekonomiska tillväxten innebära ökad handel och ett kraftigt ökat transportbehov. Östersjön kommer också av miljöskäl att i större omfattning utnyttjas för sjöfartstransporter av gods.

### *Mina synpunkter*

För att Stockholm skall fungera som en storstad även i framtiden krävs att det skapas ett hållbart transportsystem för de varor som skall konsumeras i regionen. Detta innebär att varorna så långt möjligt är skall fraktas på båt eller järnväg. Med en växande befolkning i regionen och en utökad handel i Östersjön kan Värtahamnen inte uppfylla dessa krav i en framtid och det är därför angeläget att planeringen av hamnen vid Norvik kommer igång snarast. Containerfartygen blir större och den långa farleden in till Stockholm är begränsande. Därför är det viktigt att låta Nynäshamn och Norvik bli en ny och stor container-, ro-ro samt bulkhamn.

Med de nu pågående och beslutade infrastrukturutbyggnaderna såsom utbyggnaden av riksväg 73 och förstärkningen av Nynäsbanan kan en väl fungerande första etapp av hamnen byggas. Den kan sedan successivt utökas när infrastrukturen byggts ut.

En förutsättning för en utbyggnad av en ny hamn i Norvik är ett dubbelspår med tillräcklig kapacitet för gods. Landstinget har under våren 2006 meddelat Banverket att man är positiv till att förskottera 250 mnkr, så att utbyggnaden av kapaciteten på Nynäsbanan kan komma igång tidigare än planerat.

Banverket utreder också på regeringens uppdrag förutsättningarna för ökad kapacitet på Nynäsbanan som tillgodoser en eventuell framtida ökad godstrafik. Detta uppdrag skall redovisas hösten 2006.

Som underlag för vidare bedömningar av utbyggnaden av Nynäshamn har Stockholms hamnar beställt en marknadsanalys. En sådan presenterades under våren 2005. Rapporten redovisar en omvärldsanalys med sammanställning av de faktorer som påverkar en hamnutbyggnad i Mälardalsregionen. I analysen görs en beräkning av tänkbara godsvolymer för en utbyggd hamn i Nynäshamn. I den framgår att godsströmmarna till Mälardalsområdet sannolikt

kommer att öka eftersom befolkningen och den ekonomiska aktiviteten ökar i denna region.

En utbyggnad av en hamn i Nynäshamn kommer att kunna ske etappvis och anpassas naturligt till kommande utbyggnad av infrastrukturen och en fortsatt expansion av stockholmsregionen. Planarbetet för en utbyggnad vid Nynäshamn fortsätter och förutsättningar ges för den fortsatta processen.

Under 2005 har en utredning ”Att hamna rätt – förslag till hamnstrategi för Stockholm” varit ute på en bred remissomgång inför framtagande av en hamnstrategi för staden. Här finns nu ett brett underlag för det fortsatta arbetet med bland annat en utbyggnad av hamnen i Nynäshamn vilket jag hänvisar till.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen i sin helhet
2. därutöver anför följande

Stockholms hamns verksamhet är av avgörande betydelse för tillväxten i regionen och landet i övrigt. Det är därför viktigt att Stockholms stad skapar de förutsättningar som behövs för en god hamnverksamhet i framtiden. För att möta trenden med ökande containertrafik i Östersjön krävs beslut från Stockholms stad som möjliggör byggandet av en djuphamn i Norvik.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till hamnstrategi
2. avbryta alla förberedelser för en ny hamn i Nynäshamn (Norvik)
3. ge Stockholms Hamnar AB i uppdrag att utreda en överflyttning av containertrafiken och oljehantering från Värthamnen-Frihamnen och Loudden till Södertälje hamn och andra hamnar i östra Mellansverige.
4. samt anför följande:

Förslaget till hamnstrategi innehåller ingen närmare analys kring Stockholms varuförsörjning i framtiden. Att Stockholm ska bygga en mycket stor godshamn vid Nynäshamn verkar ha varit en förutsättning i utredningen och någon alternativ analys för hur det mesta av godshanteringen i Frihamnen kan omlokaliseras till läge utanför staden

har inte gjorts. Stadens mål att få arbetsplatser och bostäder i Frihamnen-Värtan-Loudden försenas med denna låsning till Norvikprojektet, som oavsett ståndpunkt kommer ta lång tid att genomföra.

En analys av en ny storhamn i Nynäshamn visar att endast 15 % av godset kommer att transporteras på järnväg. Det är en oacceptabel låg nivå, men kräver ändå att Nynäsbanan byggs ut till dubbelspår. Ett sådant dubbelspår finns inte med i Banverkets plan, endast ett partiellt dubbelspår 2012-2015. Mycket talar för att en ny hamn i Norvik långsiktigt kommer att kräva en ny motorvägsförbindelse söderut, den s.k. E4 Syd. En sådan ny motorväg skulle kosta miljardbelopp och dessutom medföra stora intrång i naturen.

Vi är positiva till att containerhanteringen i Stockholms hamn flyttas ut från centrala Stockholm. Övriga redan befintliga hamnar i östra Mellansverige har gott om kapacitet för att ta över denna trafik, något behov av att bygga en ny hamn finns således inte. Den föreslagna hamnen i Norvik förväntas ta emot hälften containergoods och hälften Ro/Ro-gods. Enligt RTK har bara 10-20 % av Ro/Ro-godset som passerar Stockholms hamnar start eller mål i Stockholms län. 50-85 % har start eller mål i övriga Sverige, 1-20 % i Norge och 15-20 % på kontinenten.

En lösning som bör tittas närmare på är möjligheten att Södertälje hamn på kortare tid kan utöka containerkapaciteten med minst den volym som Frihamnen har idag. Södertälje idag är den närmaste befintliga hamnen som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering. Frågan bör dock utredas vidare och även andra samarbetsformer diskuteras.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde ha fått mer uppmärksamhet då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning. Det är bra och viktigt att förslaget även pekar på vikten av att skärgårdstrafiken integreras i Stockholms utvecklingsplaner, fler konkreta förslag på förbättringar hade därför önskats i den delen.

Skärgårdstrafiken och båtpendling behöver integreras bättre i Stockholms utvecklingsplaner. Det är därför bra att kontoret pekar på möjligheten att pröva användningen av södra kajen i Värtahamnen.

Det är av stor vikt för en positiv utveckling av Värtahamnen/Frihamnen och de nya bostadsområdena där att Värtabanan bevaras och utvecklas. Stora investeringar har redan gjorts av Banverket på Värtabanan vilket har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls och utvecklas vidare.

Spekulationerna om nedläggning av Värtabanan i Förslaget till Hamnstrategi är olyckligt, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet, och man bör i strategin se till utvecklingsmöjligheterna för denna kombination istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin

finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2004:47) av Kristina Axén Olin m.fl. (m) angående snabbutredning av Norviks hamn anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anfört.

Stockholm den 31 maj 2006

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

I motionen (2004:47) av Kristina Axén Olin, Sten Nordin och Ulla Hamilton (alla m) anges att containertrafiken till stockholmsregionen kommer att öka kraftigt. En betydande del av denna trafik bör enligt motionärerna gå till Norviks hamn, eftersom den hamnen har goda geografiska förutsättningar. I motionen föreslås att ”utöver den miljöutredning som pågår även utreda de marknadsmässiga förutsättningarna och sondera näringslivets intresse av att vara delaktiga för att bygga djuphamn i Norvik” samt att ”utreda hur området omkring Norviks hamn kan utvecklas”.

## REMISSER

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB med underremiss till Stockholms hamn.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 december 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret delar bedömningen i motionen att containertrafiken till stockholmsregionen kommer att öka kraftigt inte minst genom den positiva ekonomiska utvecklingen i Baltikum och Ryssland. Därmed skulle Norviks hamn kunna få en betydande trafik i framtiden. Med sin närhet till Stockholm och sina goda inseglingsförhållanden bör Norvik kunna vara ett mycket attraktivt alternativ för sjöfarten.

En sådan utveckling förutsätter dock att landkommunikationerna till och från Norvik förbättras inom en nära framtid för både järnväg och vägar. En utbyggnad av väg 73 väntas komma igång de närmaste åren och enligt länsvägplanen ska Södertörnsleden färdigställas åren 2010-2015. För järnvägen gäller, enligt Banverkets järnvägsplan, att utökad kapacitet ska tillskapas åren efter 2010. Järnvägskapaciteten är dock av strategisk betydelse för etablerandet av Norviks hamn och stadsledningskontorets uppfattning är därför att staden bör verka för att tidigarelägga kapacitetsutbyggnaden på Nynäsbanan, sträckan Nynäshamn-Västerhaninge. En sådan kapacitetsförstärkning är dessutom av stor betydelse för pendeltågstrafiken.

Stadsledningskontoret vill med anledning av den remitterade motionen betona att staden bedriver ett aktivt utredningsarbete när det gäller en framtida utbyggnad av Norviks hamn. Frågan behandlas för stadens del dels av Stockholms Hamn i samband med den pågående miljöprövningen och dels inom ramen för arbetet med att ta fram ett förslag till hamnstrategi för Stockholms stad. Förslaget till hamnstrategi beräknas att föreligga i början av sommaren 2005.

I miljöprövningsarbetet ingår att göra en övergripande marknadsanalys utifrån globala, Östersjö- och regionala perspektiv. Denna analys inbegriper prognoser för

marknaden för olika slag av sjötransporter och arbetet kommer att visa vilken trafik och vilka flöden som kan bli aktuella för Norvik. Stadens ambition är enligt stadsledningskontorets bedömning att även i övrigt ta tillvara näringslivets kunskaper och att näringslivet ska göras delaktiga i utvecklingsarbetet för Norviks hamn.

Kontorets sammanfattande bedömning är således det redan pågår ett utredningsarbete för att så fort som möjligt förverkliga intentionerna att bygga ut Norvik till en attraktiv hamn för containerhantering och andra lämpliga hamnverksamheter.

**Stockholms Stadshus AB:s** tjänsteutlåtande daterat den 15 december 2004 har i huvudsak följande lydelse.

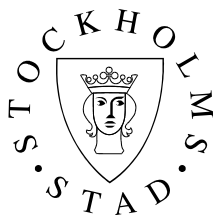
Koncernledningen delar såväl motionärernas som dotterbolaget Stockholms hamns uppfattning avseende Norviks hamn. Stockholms hamn bedriver ett omfattande planerings- och utvecklingsarbete för Norviks hamn i samarbete med näringslivet och andra viktiga intressenter. Koncernledningen anser därför att Stockholms hamn redan arbetar i enlighet med motionens förslag och att det därmed till vidare inte finns något behov av att kommunfullmäktige fattar beslut om kompletterande ägardirektiv.

#### **Underremiss Stockholms hamn**

I likhet med motionärerna så anser Stockholms hamn att Norvik har ovanligt goda förutsättningar till att bli en viktig, framtida handelshamn. Containerhanteringen kommer enligt flera prognoser att öka i omfattning och betydelse. Den stora befolkningen i Östersjöregionen på över 240 miljoner människor kommer i takt med den ekonomiska tillväxten innebära ökad handel och ett kraftigt ökat transportbehov. Östersjön kommer av också miljöskäl att i större omfattning nyttjas för sjötransporter av gods.

Stockholms Hamn anser att det är viktigt att näringslivets intresse och kunskap om dessa frågor nogta tas tillvara. Inte minst gäller det transportnäringens marknadskunskaper i logistik och transportekonomi. Byggande av en djuphamn i Norvik förutsätter att näringslivet är delaktiga i denna process. I detta sammanhang samråder också hamnen med ledande internationella containerterminaloperatörer för att säkerställa affärsrämsigheten med Norvik.

Vad avser förslaget i motionen att utreda området kring Norviks hamn så för Stockholms Hamn fortlöpande överläggningar med NCC, som äger närliggande markområden, samt med Nynäshamns kommun, om hur en utveckling av denna del av Nynäshamn kan ske. Det är viktigt att det närliggande området till Norvik används för verksamhet som passar med den verksamhet som nu planeras i Norviks hamn.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2004:47

---

**2004:47                    Motion av Kristina Axén Olin m.fl. (m) om snabbutredning av Norviks hamn**

Huvuddelen av den containertrafik som kommer till stockholmsregionen kommer till Sverige via Göteborg. De containerfartyg som lägger till vid Stockholms hamn tvingas först gå krokiga och riskfyllda inseglingsleder genom skärgården för att sedan lossas i Stockholm och efter det lastas om i Jordbro för att sedan fraktas vidare till respektive slutstation.

Trenden är att containertrafiken kommer att öka kraftigt i och med utvecklingen i Ryssland och Baltikum. Det bor 240 miljoner människor i Östersjöregionen. Den ökande containertrafiken till östra Europa kommer förmodligen innebära att trafiken skeppas direkt från Rotterdam upp via Östersjön eftersom det i den situationen inte finns någon anledning att ta vägen via Göteborg. När trafiken till Baltikum ökar blir det allt mer lönsamt att köra transporter via vatten vägen än som i dag, landvägen från Göteborg. Detta innebär att Norviks hamn kan få en ökad trafik, dels på marknaderna runt Östersjön och dels på etablerade marknader som t ex Tyskland.

Flera utredningar om Norviks kapacitet och möjligheter har redan gjorts men inget avgörande beslut har ännu tagits i frågan. Norvik har ovanligt goda förutsättningar som en framtida handelshamn. Närheten till Stockholm och möjlighet till goda landförbindelser till Stockholmsregionen/Mälardalen är en viktig del. Samtidigt som hamnen kommer att få en kort och säker inseglingsled. Dessutom är Norviks geografiska läge bra för trafik på hamnar i den södra delen av Östersjön.

En viktig förutsättning för djuphamn i Norvik är väl fungerande väg- och tågförbindelser.

För att möta den ökande handeln över Östersjön och de växande behoven av en djuphamn behövs en snabb utredning av Norviks hamn och dess förut-



sättningar. Det är viktigt att en sådan utredning sker i nära kontakt med näringslivet.

Med hänvisning till ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta att

1. utöver den miljöutredning som pågår även utreda de marknadsmässiga förutsättningarna och sondera näringslivets intresse av att vara delaktiga för att bygga djuphamn i Norvik
2. utreda hur området omkring Norviks hamn kan utvecklas.

Stockholm den 30 september 2004

*Kristina Axén Olin*

*Sten Nordin*

*Ulla Hamilton*