

# ”Nej till ny hamn i Nynäshamn, utnyttja befintliga”

## INLÄGG UTIFRÅN

**M**er och mer varor produceras och transporteras världen över, till stor del via vägtrafik. Detta är inte hållbart i förhållande till klimathotet och andra miljöeffekter. Transporterna måste enligt miljöpartiet de gröna totalt sett minska. Befintliga transporter behöver vidare ur miljösynpunkt föras över från väg till i första hand järnväg och därnäst till sjöfart eller en kombination av järnväg och sjöfart.

### Stockholms Hamnaktiebolag

planerar att bygga en storhamn på en udde i Nynäshamn, Norvik, helt på tvärs mot vad klimathotet och andra miljökrav innebär. Detta protesterar vi miljöpartister, som undertecknat denna artikel som representanter för fem hamnkommuner med utvecklingskapacitet, skarpt emot.

Norvik har inte förutsättningar att transportera gods på land via järnväg. En analys visar att endast 2–3 procent av

godset kommer att gå vidare med järnväg från Norvik. Dessutom finns bara enkelspår i dag på en del av Nynäsbanan, ett spår som skall samsas med pendeltrafik för persontransporter. De planerade landstransporterna kommer att omfatta hela Mälardalen, transit till Norge och till hela kontinenten söderut. De stora godsvolymer det är fråga om måste i första hand kunna transporteras på järnväg.

Ett mycket bättre alternativ strategiskt och ekonomiskt än att bygga en ny storhamn i Norvik är att bättre utnyttja den hamninfrastruktur som redan finns i Sverige. De hamnlägen vi representerar har stor utvecklingskapacitet, utmärkta järnvägsanslutningar och goda förutsättningar att öka järnvägs- och sjötransporterna.

**Oxelösunds hamn har järnväg** såväl norr- som söderut och inåt landet via TGOJ-banan. Man når knappt 40 procent av Sveriges befolkning inom en radie av 15

mil. Häromåret investerade hamnen i en ny stor kran och ytterligare en är på väg. Kapaciteten för såväl bulk- som containergods förstärks därmed väsentligt.

Norrköpings hamn har ett strategiskt läge i den nordiska triangelns transportkorridor, som skall binda samman Norden med den europeiska kontinenten. Norrköpings hamn har industrispår kopplade till södra stambanan och det planeras för ett nytt triangelspår till hamnen, där det skall byggas en ny kombiterminal.

**Södertälje hamn svarar** med sitt unika läge nära såväl Stockholm som Mälarreion, för all hamn-, stuveri- och terminalverksamhet i Södertälje. Södertälje är en fullservicehamn och har påbörjat en utbyggnad. Där finns

”**Norvik har inte förutsättningar att transportera gods på land via järnväg**

utmärkt infrastruktur med järnväg norr, söder och västerut. Södertälje kan redan i dag ta över de containervolymer som går till Stockholm. Södertälje har med sitt läge att avsevärt mycket kortare avstånd till Stockholm än Norvik.

Gävle hamn har järnvägsanslutning och ligger inom 20-milsradie till norra Stockholm och Mälardalen.

Gävle hamn är i ett mycket expansivt skede och tar i dag emot en ökande andel av containertrafiken på Östersjön. En utökning till dubbelspår finns med i planerna.

Göteborgs hamn har redan i dag sina transporter till Mälardalen till hälften gående via järnväg och kan öka dessa. Att låta godset gå vidare från Göteborg via järnväg till övriga Sverige är en klok inriktning.

### Gunnar Söderberg

ledamot (mp)

kommunstyrelsen

Oxelösund

### Stefan Arrelid

kommunalråd (mp)

Norrköping

### Ewa Lofvar

### Konradsson

kommunalråd (mp)

Södertälje

### Bodil Ceballos

riksdagsledamot (mp)

Gävleborg

### Kia Andreasson

kommunalråd (mp)

Göteborg