

Motion till riksdagen 2011/12:T408

av **Gunnar Andrén (FP)**

Kommunikationerna i Roslagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägnittet Rosenkälla–Söderhall och att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt förbättras.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

Motivering

Av de tio mest trafikfarliga vägarna i Stockholms län finns, dessvärre, tre i Norrtälje kommun (Dagens Nyheter den 28 september 2011). Det gäller vägarna 76, 77 och E18 från Norrtälje till Kapellskär.

Fel! Okänt namn på

Norrtälje må ligga en bit från Sergels torg och Riksdagshuset – men utgör en viktig och dessutom vacker del av Sverige. Norrtälje kräver ingen särbehandling, bara sin beskärda del av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och andra trafikinvesteringar.

Befolkningsutvecklingen

De nordöstra delarna av Stockholms län, och här behandlas särskilt Norrtälje kommun som till ytan omfattar en tredjedel av hela Stockholms län, präglas liksom övriga delen av länet av stark befolkningstillväxt.

År 1980 utgjorde Stockholms läns befolkning 18 procent av rikets folkmängd, och 2010 var den med 2 019 182 av 9 340 682 över 21,5 procent. År 2017 är antalet invånare 2 177 000 i Stockholms län, med en beräknad ökning enligt Statistiska centralbyrån på 1,2 procent per år.

De sex Roslagskommunerna – Täby, Norrtälje, Österåker, Danderyd, Vallentuna och Vaxholm – har hela tiden haft en ökande andel av denna befolkningsökning.

Även om många förknippar Norrtälje med rekreation, sommar, semester och resor till Åland och andra delar av Finland från Kapellskär och Grisslehamn, bör genast noteras att i Hallstavik i norra delen av kommunen ligger en av Stockholms läns viktigaste industrier, med ett förädlingsvärde kring 5 miljarder kronor, alltså nära 15 miljoner kronor per driftsdag.

Den kris som drabbat pappersfabriken i Hallstavik – med minskad personal från cirka 990 anställda till först under 700 och snart 500 – gör frågan om god infrastruktur i området än mer angelägen.

Ser vi till den demografiska utvecklingen från 1970 fram till 2015 ser befolkningsökningen ut enligt nedan i Roslagsregionen, 22 mil lång från Stocksundsbron i söder till Singö i norr (korrigerat för kommungränsändringar Vaxholm/Österåker):

År	Invånare					Prognos		
	1970	1999	2004	2006	2008	2011	2015/bas	2015/hög
Kommun								
Täby	38 892	60 300	60 422	60 594	61 633	64 222	63 500	68 500
Norrtälje	38 348	52 103	54 436	54 596	55 225	56 303	65 500	68 500
Österåker	15 561	33 581	36 867	37 336	38 286	39 655	44 500	48 000
Danderyd	27 705	29 636	30 100	30 226	30 789	31 530	31 100	32 000
Vallentuna	12 739	24 640	26 889	27 397	28 382	30 367	35 000	37 500
Vaxholm	4 829	8 888	9 904	10 123	10 600	11 043	12 000	13 000
Summa	138 074	209 148	218 518	222 272	224 915	233 120	251 500	266 500

Invånarantalet 1970, 1999, 2004 och 2006 och 2008 avser den 31 december respektive år, för 2011 den 1 juli (SCB befolkningsstatistik).

Jämförelseprognosen för 2015/bas och 2015/hög kommer från Stockholms läns regionplanekontor (2001) som i basalternativet bygger på 1980-talets befolkningsökning i Stockholms län, i basalternativet på 13 000–14 000 fler

invånare per år, i högalternativet på 1990-talets ökningstakt på ca 20 000 fler invånare per år.

Det säger sig självt att befolkningsökningen gör att trafikvolymerna kommer att stiga dramatiskt. Det är därför nödvändigt även för statsmakten att bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än drägligt. Bristerna på detta område talas det mindre om än i stora delar av övriga landet. Det betyder inte att problemen är mindre, snarare gäller motsatsen eftersom de eftersatta behoven är så stora. Få län i Sverige är större än den landstingsvalkrets som de sex Roslagskommunerna ensamma utgör. Av särskild vikt är dessutom att säkra elförsörjningen till Stockholms läns i särklass mest elkrävande industri, Holmens pappersbruk i Hallstavik.

Kommunikationsläget

Utbyggd tunnelbana i framtiden

Det är lätt att konstatera att bristen på spårbunden trafik till de aktuella områdena är skriande. Tunnelbanan går i dag inte längre norrut än till Mörby centrum i Danderyds kommun. För närvarande är, mot bakgrund av Storstockholms Lokaltrafiks mycket stora investeringsbehov i övrigt, en utbyggnad inte aktuell. Men i framtiden måste tunnelbanan, trots att inga planer i dag finns, från Mörby centrum utsträckas till åtminstone Arninge handelscentrum norr om Täby centrum, i dag en av Sveriges allra största parkeringsplatser då ingen annan möjlighet än egen bil finns att ta sig dit. En sådan utbyggnad skulle betyda att tunnelbanan skulle bli ett konkurrenskraftigt alternativ till främst bilen för 50 000–80 000 dagliga arbetsresor.

Enligt Storstockholms lokaltrafik är antalet påstigande som börjar sin tunnelbaneresor störst i Mörby centrum och Danderyds sjukhus av samtliga 100 tunnelbanestationer. Antalet påstigande (2002) vid dessa två T-banestationer är en vintervardag 19 000, att jämföra med näst största påstigandestation, Ropsten, med sin Lidingöanslutning, med 15 000.

Övriga ändstationer på tunnelbanan i Stockholmsområdet har långt färre antal påstigande: Hjulsta/Tensta 9 000, Akalla/Husby 11 000, Hässelby Strand och Hässelby Gård 8 000, Norsborg/Hallunda/Alby 13 000, Fruängen/Västertorp 10 000, Hagsätra/Rågsved 9 000 och Farsta med Farsta Strand 13 000.

Till detta skall läggas att Tekniska högskolan/Östra station med sina snart 45 000 kollektivtrafikpåstigande per dag (inkl. Roslagsbanan) är den största stationen i hela Stockholmsregionen bortsett från innerstadens T-banestationer från Östermalmstorg till Skanstull.

Här skulle man stundom kunna ta ut trängselavgift bland T-baneresenärerna, morgon som eftermiddag.

Endast T-centralen, Slussen, Fridhemsplan och Gullmarsplan – tunnelbanenätets mest frekventerade på- och avstigningsstationer – är mer passagerartäta än Tekniska högskolan/Östra station.

Fel! Okänt namn på

Låt mig – utan att fundera över finansieringen – framhålla att om Stockholmsregionen fram till 2050, cirka 40 år, kommer att växa som skett från 1970-talet, kommer befolkningen troligen att överskrida 2,5 miljoner vid mitten av detta sekel, de flesta bosatta från Norrtälje till Södertälje.

Hur mycket trängselavgifter vi än inför, hur mycket vägar vi än bygger, hur många katastrofinsatser som än görs, kommer inget att vara så effektivt som att fortsätta att bygga ut tunnelbanan. Jag ser för mig en fortsättning från Kungsträdgården mot Nacka, från Ropsten mot Lidingö, Bogesundslandet och Vaxholm, från Mörby centrum – som borde döpas om till Danderyds centrum – mot Täby, Arninge och Vallentuna för att sedan kanske förenas i början på en åtta med den linje som nu mynnar i Akalla, dvs. man bygger sträckan Vallentuna–Sollentuna–Akalla.

Detta skulle få hundrafalt större effekter för resandet, för miljön och minskade koldioxidsutsläpp än allsköns trängselskatter eller trängselavgifter eftersom tunnelbanan klarar så otroligt många fler resande – på varje tunnelbanetåg går det cirka 25 bussar och 500 bilar i dagens läge.

Pendeltågstrafiken

Anrika Roslagsbanan, som slutar just vid Tekniska högskolan/Östra station, har rustats upp på ett förtjänstfullt sätt sedan mitten och slutet av 1990-talet till både Österåker och flera stationer i Vallentuna kommun. Just nu pågår upprustning för nära 700 miljoner kronor vilket är mycket angeläget. Men trots att även under 2009 och 2010 imponerande spårförbättringar och nya planskilda korsningar byggts utgör Roslagsbanan inget alternativ till tunnelbana eller bil för huvuddelen av de boende i de sex kommunerna i Roslagen, Åkersbergabor möjligen undantagna.

Avgörande för upprustningen var beslutet att bygga ny bro över Stocksundet då spårkapaciteten 1996/97 ökade från ett till två spår, tågkapaciteten mångdubbelt mer. Den moderna tågbron över Stocksundet är tillsammans med Söderleden under Södermalm den enskilt mest framsynta trafik- och miljöinvestering som förekommit i Stockholmsregionen under en följd av år, fram till beslutet att bygga Citybanan.

Busstrafik från Norrtälje

Från Norrtälje går numera vardagar under de mest frekventerade resandetiderna bussar, oftast fullsatta, var fjärde, femte eller tionde minut. Det handlar om tusentals arbetsresor varje dag i båda riktningarna.

Om många av dessa kunde ske per järnväg i stället vore mycket vunnet, särskilt på miljöområdet. Norrtälje hade en gång tågtrafik, stationshuset finns ännu kvar.

Viktiga vägar i Norrtälje kommun

E18

Denna Europaväg förbinder Norrtälje och Kapellskär med Stockholm och vidare via Karlstad med Oslo. E18 är en tvåfilig motorväg från Stocksundsbron i söder – till hälften belägen i Solna stad – till Norrtälje utom det 18 km långa avsnittet mellan Rosenkälla och Söderhalls trafikplatser där vägen är en- eller tvåfilig (13 meter bred) med 100 km/tim som övre hastighetsgräns. Transportstyrelsen har klargjort att verket inom överskådlig tid endast förbereder trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, inte övergång till motorvägsstandard. Den tunga lastbilstrafiken dels till och från Kapellskär, dels motsvarande trafik till och från pappersbruket i Hallstavik, motiverar dock ensamt en sådan säkerhetshöjande investering. Som redan framgått är denna del av E18 en av de mest olycksdrabbade i hela Stockholms län. Varför? Jo, precis som en gång väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn fick epitetet Dödens väg – före nuvarande snart färdiga om- och utbyggnad – hänger det samman med oss människor: Vi hastar till och från färjelägenheter, och hamnar i tidsnöd åt båda hållen varpå trafiksäkerheten blir därefter.

Det är nu belagt att Kapellskär–Norrtälje är starkt olycksbelastad. I konkurrens med andra viktiga vägprojekt har tidigare sagts att dock E18 kan vänta ett par år till. Det kommer att kosta många människors livet. Det vill inte jag ta ansvar för.

Riksväg 77

Denna smala väg utgår från E4 vid Knivsta och ansluter till E18 strax söder om Norrtälje där motorväg finns. Tung lastbilstrafik går därför till och från hamnen i Kapellskär. Särskilt efter länsgränsen från Uppsala län till Stockholms län – väster om Gottröra – blir riksväg 77 mycket smal och krokig, hastighetsgränsen är satt till 70 km/tim.

Noteras kan också att riksväg 77 än i dag går igenom – och nästan över – torget i tätorten Rimbo.

Att så mycken genomfartstrafik passerar nära Rimbo centrum är från alla utgångspunkter helt oacceptabelt. Trafiken på väg 77 är till volymen mycket större än många andra vägar runt tätorter runt Sverige – och som av den anledningen dragits långt utanför tätorten av inte minst trafiksäkerhetsskäl. Att vägen är en av Stockholms läns tre mest olyckstrafikerade vägar utgör faktiskt ett starkt argument för att göra något åt vägen, i säkerhetshöjande mening.

Väg 280

En betydande del av den tunga trafiken från E4 tar av norrut från Rimbo via väg 280 mot Hallstavik. Det rör sig om tunga transporter till och från Holmenägda Hallsta Pappersbruk i Hallstavik, en industri som omsätter ca 5 miljarder kronor årligen, alltså ungefär lika mycket som en svensk stad med 100 000 invånare.

Fel! Okänt namn på

Industriella skäl motiverar en upprustning av vägen, men Transportstyrelsen Öst har under en följd av år konstaterat att inom överskådlig tid finns inte ens medel att planera förbättringar. Att säkra transporterna till och från pappersbruket i Hallstavik är emellertid en strategisk näringspolitisk uppgift och ett nationellt intresse. Särskild vikt bör läggas på vägnätet kring Hallstavik – i syfte att säkra svensk välfärd. Ty utan Hallsta Pappersbruk, som 2008–2011 har mötts av stora nedskärningar i spåren av en hårdnande internationell konkurrens, stannar en hel region. Därtill kommer att flera dödsolyckor har 2000-talet dessvärre redan hunnit inträffa på denna för det svenska folkhushållet så viktiga transportväg.

Riksväg 76

Vägen går från Norrtälje via Hallstavik till Gävle och utgör i praktiken fortsättning på väg 280 norr om Hallstavik. Riksväg 76 går i dag nästan genom Norrtälje centrum. Dessbättre har under 2010 efter en 50-årig planeringsperiod en ombyggnad påbörjats. Det är något av en revolution som därmed inletts i Norrtälje på trafikområdet!

Köerna vid in- och utfarterna i Norrtälje har varit mycket långa och från miljösynpunkt synnerligen förkastliga. Norrtälje kommunfullmäktige har i flera omgångar – i hopp om att återfå pengarna från staten i ett senare skede – beslutat att förskottera planeringspengar för att bygga Förbifart Norrtälje väster om nuvarande stadsgata. Nu ser man ut att ha lyckats komma till vägs ände. Vägen är snart klar.

Ansvarsfulla politiker, som i motsats till Transportstyrelsen har att möta väljarna i val vart fjärde år, har i Norrtälje över alla partigränser beslutat att ta över ansvaret för planeringen av vägar, vilket är statens ansvar.

Det förhållandet att staten tidigare, i samband med att Luftvärnsregementet i Norrtälje avvecklades av försvarspolitiska skäl, drog sig tillbaka från regionen i flera avseenden, men sedan – bland annat via Tullverket, högre utbildning och Kriminalvården – åter nyttjar de kommunala erbjudandena som finns, gör att det finns särskild anledning att tänka igenom konsekvenserna för hela samhället av goda kommunikationer. Norrtälje väntade länge på statligt stöd – men tog sedan saken i nästan egna händer. Det var klokt och det var tur.

Väg 276

Vägen går från E18 genom Åkersberga, centralorten i Österåkers kommun, längs Roslagskusten bland annat förbi Östanå slott där förförre sekelskiftets mest framträdande politiker, Erik Gustaf Boström (statsminister 1891–1905 med ett kortare avbrott) bodde, upp mot Norrtälje. Den mest kända orten i dag på sträckan är – via en avtagsväg – Furusund. Denna väg har hög belastning av biltrafik – inte minst mindre lastbilar – till södra Roslagskusten och skärgården. Biltrafiken har ökat sedan busstrafiken till kust och skärgård lades om till byte i centralorten Norrtälje från att tidigare ha gått direkt från Stockholm.

Genom att E18 – en parallellväg – inte har motorvägsstandard hela vägen mellan Stockholm och Norrtälje blir denna sträcka mindre attraktiv för bilister

från Stockholm som söker sig till skärgården. I dag skyltas dessutom vägen till Furusund via väg 276. Ur skärgårdsbefolkningens synvinkel är standarden på väg 276 av största betydelse för deras möjligheter att fortsätta bo på öarna i Norrtälje och Österåkers kommuner.

Konsekvensen av bristen på trafikinvesteringar

Vid fördelningen av det begränsade länsanslaget tenderar alltid investeringar i publika projekt med bäring på persontransporter ha större tyngd än investeringar som främjar ekonomisk tillväxt i regionen. Det kan förklara att väg 77 och 76 alltid riskerar att hamna utanför det utrymme som finns att fördelas. Att pengarna helt enkelt inte räcker till, detta till Sveriges mest trafikerade region, får självfallet negativa följder både för de boende och för miljön.

Särskilt frånvaron av satsningar på mer spårbunden trafik är långsiktigt allvarlig. Bilarnas och bussarnas antal till och från Stockholm från Norrtälje och kringliggande kommuner kommer att öka kraftigt. Att våga tänka nytt och långsiktigt är en viktig del i förnyelsen av Sverige. Där spelar Norrtälje-regionen en viktig roll med sitt strategiska läge mot Finland, Ryssland och i viss mening även de tre baltiska staterna.

Angelägna projekt för starkare näringsliv

För att trafiken skall bli både säkrare och miljövänligare och för att inte minst Hallsta Pappersbruk skall kunna fortsätta att vara den mycket viktiga välståndsskapande industri för hela Sverige som bruket är i dag och har varit sedan 1913 måste betydande förbättringar i trafiken genomföras.

Från persontransportsynpunkt skulle en förlängning av tunnelbanan till Täby och Arninge innebära mycket stora förbättringar, detta trots att denna utbyggnad – som kräver investeringar även vid Östermalmstorg i Stockholm, en flaskhals i hela tunnelbananätet – numera inte ens finns med i planeringen. I stället byggs nya tvärlinjer, angelägna av andra skäl men i grunden ingen riktigt volymeffektiv ersättning för en utbyggnad av tunnelbanan norr om Mörby eller Danderyds centrum.

Därnäst är planeringen av spårbunden trafik till Kapellskär viktig för att hantera en i framtiden förväntad mycket kraftig ökning av den tunga trafiken till och från Ryssland. Detta är ingen regional satsning utan en fråga om hur trafiken till och från Ryssland via Sverige skall gå till Göteborgs hamn som med all sannolikhet kommer att bli den stora hamnen i norra Europa under överskådlig tid.

Aktuella trafikprojekt – som saknar finansiering

På kort sikt bör förbifarten på riksväg 77 förbi Rimbo och ny sträckning till Rösa genomföras. Projektet kostnadsberäknades för några år sedan till 250 miljoner kronor.

Fel! Okänt namn på

Vidare behövs ny sträckning från Rimbo till länsgränsen mot Uppsala län för ungefär 175–250 miljoner kronor.

Vad gäller väg 280 till och från Hallstavik kan konstateras att vägen behöver kraftigt förbättras av både säkerhets- och miljöskäl, bl.a. för att säkerställa transporter av virke till pappersbruket från söder och inte minst transporter – dagligen ett stort antal fullastade långtradare – till de stora tidningstryckerierna i Stockholm.

Alternativet är att bygga ut järnvägen till Hallstavik, vilket kan motiveras av miljöskäl men knappast kan ses som ekonomiskt realistiskt under överskådlig tid.

Flyga och fara

Närheten till Arlanda gör att Norrtälje är mycket välförsett med nationella och internationella flygkommunikationer.

Ett problem är däremot den nedrustning av helikoptertrafiken – trots den uppmärksamhet som viss verksamhet i just Norrtälje förorsakade 2009 – som drabbat Stockholms län under senare år. Ett tryggt skärgårdsboende kräver möjlighet till helikoptertransporter vid sjukdomsfall.

En förlängning av Roslagsbanan från Lindholmen till Arlanda – en cirka 12 km lång sträcka – skulle kunna minska biltrafiken till Arlanda, en stor miljöbov där, dramatiskt.

Den underbara skärgården

I Norrtälje kommun finns en av Sveriges viktigaste turisttillgångar, skärgården, med dess närmast oräkneliga antal öar, de flesta obebodda.

Antalet sommarvärdar beräknas i Norrtälje uppgå till 125 000–200 000 per år, och antalet fritidshus är särklassigt störst i alla landets kommuner med över 15 000. På andra plats i Stockholms län kommer Värmdö med cirka 4 000 fritidshus.

Den nya fastighetsavgiftspolitiken innebär att Norrtälje kan se framtiden an med tillförsikt och också våga planera för än fler fritidsboenden. Under 2010 fick kommunen en intäkt på omkring 35 000 000 kr som inte fanns tidigare, från fastighetsavgiften.

Fritidsboenden är en god investering sett från folkhälsoperspektivet. Roslagens unika arkipelag erbjuder rekreationsmöjligheter av hart när oemotståndlig karaktär och lockar varje år många turister att återkomma.

Det finns skäl att i annat sammanhang behandla förutsättningen för boende och yrkesverksamma i skärgården. I detta sammanhang skall endast konstateras att fasta förbindelser, till vilka av Transportstyrelsen drivna färjor mellan fastlandet och näraliggande öar skall hänföras, är av största vikt för en levande skärgård. När Transportstyrelsen nu beslutat att minska det egna ägandet av vägfärjorna bör det ses som en möjlighet mer än som en neddragning

Fel! Okänt namn på

av servicen genom att det möjliggör för enskilda entreprenörer att ta än större hänsyn till de behov som föreligger i skärgården.

Stockholm den 5 oktober 2011

Gunnar Andrén (FP)