

Motion till riksdagen 2009/10:T409

av **Gunnar Andrén (fp)**

Kommunikation kring Hallstavik, Norrtälje och 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 Vägverket i uppdrag att förbereda att Europaväg 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket 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 Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

Fel! Okänt namn

Motivering

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. Under 2008 ökade Sverige med 69 670 invånare (2007: 65 000), varav 31 750 (nästan 46 procent) hamnade i Stockholms län (2007: 42 procent). År 1980 utgjorde Stockholms läns befolkning 18 procent av rikets folkmängd, 2009 är den över 20 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. På halvtannat år har Stockholms län ökat med nära 47 000 invånare. Om denna befolkning bosatt sig i en stad som ännu inte existerade den 1 januari 2009, skulle den – låt oss kalla den AB-staden – nu vara Sveriges 47:e största stad.

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/driftsdag.

Den kris som 2008/09 drabbat pappersfabriken i Hallstavik – med minskad personal från cirka 990 anställda till under 700 – 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 (korrikerat för kommungränsändringar Vaxholm/Österåker):

Kommuninvånare, prognos

	1970	1999	2004	2006	2008	2010	2015/ bas	2015/ hög
Täby	38 892	60 300	60 422	60 594	61 633	62 333	63 500	68 500
Norrtälje	38 348	52 103	54 436	54 596	55 225	60 286	65 500	68 500
Österåker	15 561	33 581	36 867	37 336	38 286	40 575	44 500	48 000
Danderyd	27 705	29 636	30 100	30 226	30 789	30 086	31 100	32 000
Vallentuna	12 739	24 640	26 889	27 397	28 382	29 339	35 000	37 500
Vaxholm	4 829	8 888	9 904	10 123	10 600	11 619	12 000	13 000
Summa	138 074	209 148	218 518	222 272	224 915	234 238	251 500	266 500

Invånarantalet 1970, 1999, 2004 och 2006 avser den 31 december respektive år, för 2008 avser siffran den 31 december 2007 (SCB:s befolkningsstatistik).

Jämförelseprognosen för 2010 kommer från Statistiska centralbyrån (2002) och prognoserna 2015/bas och 2015/hög från Stockholms läns regionplane-kontor (2001) som i basalalternativet bygger på 1980-talets befolkningsökning i Stockholms län, i basalalternativet på 13 000–14 000 fler invånare per år, i

högalternativet på 1990-talets ökningstakt på cirka 20 000 fler invånare per år.

Under de närmaste åren, varmed avses perioden 2010–2015, kan befolkningsökningen komma att – prognoser är alltid behäftade med osäkerhet – andelsmässigt blir högre än de cirka 11,5 procent av den sammantagna befolkningsökningen i länet som kommit de sex Roslagskommunerna till del.

Särskilt kan ökningen i de tre nordligaste kommunerna Norrtälje, Vallentuna och Österåker komma att bli andelsmässigt mycket större, i storleksordningen 12–15 procent, något år i någon kommun kanske bortåt 20 procents tillväxt i förhållande till hela Stockholms läns ökning. Tendensen är nämligen, jämfört med prognoserna från 2001, ökande. Fram till 2015 kan Norrtälje, Vallentuna och Österåker komma att öka med 35 000–45 000 invånare, motsvarande en icke obetydlig svensk stad. Det säger sig självt att trafikvolymer under dessa betingelser 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.

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, vid Täby centrum utsträckas till åtminstone Arninge centrum norr om Täby centrum. 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 vid 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 41 000 kollektivtrafikpåstigande per dag (inklusive Roslagsbanan) är den största stationen i hela Stockholmsregionen bortsett från innerstadens T-banestationer från Östermalmstorg till Skanstull. Här skulle man stundom kunna ta ut träng-

Fel! Okänt namn på

selavgift 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.

Låt mig – utan att fundera kring 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 många 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, det vill säga man bygger sträckan Vallentuna–Sollentuna–Akalla. Detta skulle få hundrafalt större effekter för resandet, för miljön och minskade koldioxidutsläpp än allsköns trängsel-skatte/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 400 miljoner kronor, vilket är mycket angeläget men trots att även under 2008 imponerande spårförbättringar och nya planskilda korsningar byggdes 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. Det är en kapacitetsökning som i praktiken är mycket större än den formella 100-procentiga spårökningen innebär. Den nya 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. Bortsett från Stockholms central är Östra station (Tekniska högskolan) Stockholmsområdets mest frekventerade pendeltågsstation.

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/tvåfilig (13 meter bred) med 100 km/tim som övre hastighetsgräns. Vägverket har klagjort att verket inom överskådlig tid endast förbereder trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, inte övergång till motorvägsstandard. Den tunga lastbilstrafiken till och från Kapellskär och motsvarande trafik till och från pappersbruket i Hallstavik, motiverar dock ensamt en sådan säkerhetshöjande investering. I konkurrens med andra viktiga vägprojekt kan dock E18 vänta ett par år till.

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 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.

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 cirka 5 miljarder kronor årligen, alltså ungefär lika mycket som en svensk stad med 100 000 invånare. Industriella skäl motiverar en upprustning av vägen, men Vägverket Öst har under en följd av år konstaterat att inom överskådlig tid finns inte ens medel att planera förbättringar. Att säkra transporter 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 och 2009 mötts av stora nedskärningar i spåren av en hårdnande internationell konkurrens, stannar en hel region. Därtill kommer att flera dödso-

Fel! Okänt namn på

lyckor har på 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.

Köerna vid in- och utfarterna i Norrtälje är mycket långa och från miljösynpunkt synnerligen förkastliga. För att möjliggöra utbyggnad av bostäder i närheten av centrum, har Norrtälje kommunfullmäktige 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. Ansvarsfulla politiker, som i motsats till Vägverket 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. Detta utgör i sig ett beklagligt bevis för att statsmakten inte har förmått att på ett förutseende sätt planera för utbyggnaden av arbetsplatser och bostäder i en expanderande region. Detta tillkortakommande har dock inte bara en omedelbar kommunalekonomisk konsekvens. Det undergräver därtill allmänhetens tilltro till statliga myndigheters förmåga att på ett konstruktivt sätt samarbeta med lokala politiker och myndigheter. Tillkortakommandet, som leder till motsättningar mellan kommuner och statens myndigheter men även mellan kommuner och lokala myndigheter, företag och civila organisationer, har en mycket vidare betydelse för medborgarnas syn på statsmaktens förmåga och vilja att klara vägbygget än vad detta i sig representerar. I den bemärkelsen är också ett uteblivet eller senarelagt vägbygge en fråga om tilltron till demokratiens funktionssätt, dess förmåga att fungera och tillfredsställa människors önskningar och förväntningar.

Man kan vidare se på Norrtäljes åtaganden i denna fråga från ett helt annat perspektiv, som inte har med kostnader utan välfärdsinvesteringar att göra. Besluten att förskottera finansiering av planeringskostnader har en vidare betydelse än att möjliggöra en framtidssyftande kommunal planering. Det handlar också om ett kommunalt erbjudande till staten att medverka till att kommunikationerna får sådan utformning att produktionen av välfärd gynnas i vidaste bemärkelse, från den enskilde individen till det vi brukar benämna samhället.

Det förhållandet att staten tidigare, i samband med att Luftvärnsregementet 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 av fortsatt passivitet i kommunikationsfrågorna för hela samhället.

Väg 276

Vägen går från E18 genom Åkersberga, centralorten i Österåkers kommun, längs Roslagskusten, bland annat förbi Östanå slott där förförä 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.

Väginvesteringar 2004–2015

Riksdagens beslut i december 2001 om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem innebar att Vägverket och landets länsstyrelser skulle lämna sina vägplaner till regeringen den 4 augusti 2003. Länsstyrelserna hade givits länsvisa planeringsramar som skulle redovisas med 50 procent högre respektive lägre ramnivå än som angivits för en normal investeringsplanering. Jag nödgas konstatera att inga väginvesteringar av betydelse förbereds i Norrtälje, för övrigt inte heller i övriga Roslagskommuner. Särskilt allvarligt är att Röda korset i Vallentuna – den kombinerade femvägskorsningen med Roslagsbanans dubbelspår – inte alls finns med; där ser man hur köer och miljöföroreningar orsakas av en enda brist i trafikplaneringen.

Röda korset i Vallentuna skulle med all sannolikhet toppa den svenska avskräckningslistan i avdelningen dålig vägplanering. 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 väg 76 alltid riskerar att hamna utanför det utrymme som finns att fördela.

Konsekvensen av bristen på trafikinvesteringar

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 allvarligt. 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.

Fel! Okänt namn

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 persontransportsynvinkel skulle en förlängning av tunnelbanan till Täby/Arninge innebära mycket stora förbättringar trots att denna utbyggnad – som kräver investeringar även vid Östermalmstorg i Stockholm, en flaskhals i hela tunnelbanenätet – numera inte ens finns med i planeringen. I stället planeras nya tvärlinjer, angelägna av andra skäl men i grunden ingen riktigt volymeffektiv ersättning för en utbyggnad av tunnelbanan norr om Mörby/ Danderyds centrum. Därefter 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 har kostnadsberäknats till 250 miljoner kronor.

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

Slutligen behövs en ny sträckning för riksväg 76 förbi Norrtälje och Lommarleden, kostnadsuppskattad för några år sedan till 145 miljoner kronor. Hitintills har planeringsarbeten för något mindre än 10 miljoner kronor beslutats av Norrtälje fullmäktige som också är berett att förskotta betydande medel. Det är extremt otillfredsställande att en kommun, som har goda expansionsmöjligheter, på detta sätt skall klavbindas av bristen på statlig finansiering och planering. Trafiksituationen genom och förbi Norrtälje är en ren skandal – och såvitt avser miljön en katastrof.

Vad gäller väg 280 till och från Hallstavik kan konstateras att vägen behöver kraftigt förbättras av både säkerhets- och miljöskäl, bland annat för att säkerställa transporter av virke till pappersbruket från söder och inte minst transporter – dagligen ett stort antal fullastade långtradar – 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

Fel! Okänt namn på

av helikoptertrafiken – trots den uppmärksamhet som viss verksamhet i just Norrtälje nyligen förorsakat – som drabbat Stockholms län under senare år. Ett tryggt skärgårdsboende kräver möjlighet till helikoptertransporter vid sjukdomsfall.

Den underbara skärgården

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

Antalet sommargäster beräknas Norrtälje uppgå till 125 000–200 000 per år, antalet fritidshus är särklassigt störst av alla landets kommuner med över 15 000; på andra plats i Stockholms län kommer Värmdö med cirka 4 000 fritidshus. Den nya fastighetsavgiftspolitikerna innebär att Norrtälje kan se framtiden an med tillförsikt och också våga planera för än fler fritidsboenden. Under 2009 kommer kommunen att få en intäkt på omkring 35 000 000 kronor som inte fanns tidigare, från fastighetsavgiften.

Fritidsboenden är en god investering sett från folkhälsoperspektivet

Roslagens unika arkipelag erbjuder rekreativsmöjligheter 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 Vägverket drivna färjor mellan fastlandet och näraliggande öar skall hänföras, är av största vikt för en levande skärgård.

Stockholm den 2 oktober 2009

Gunnar Andrén (fp)