

## Motion till riksdagen 2012/13:T441

av **Gunnar Andrén (FP)**

# Kommunikationer till och från Norrtälje, Hallstavik, Rimbo och Furusund 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.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt förbättras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.
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 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. 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.
7. 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.

Fel! Okänt namn

## Motivering

Den 2 oktober 2012 meddelade ledningen för skogskoncernen Holmen AB (förr Mo & Domsjö AB) att företaget till följd av hård internationell konkurrens minskar produktionen i Hallstavik med 230 personer från andra halvåret 2013. Den äldsta pappersmaskinen, från 1913, stängs. Om motsvarande neddragning skulle ske – sådana jämförelser är i grunden omöjliga – skulle det motsvara omkring 120 000 industri- och anläggningsjobb bort i Stockholmsregionen eller omkring 80 000 motsvarande arbeten i Göteborgsregionen.

Globaliseringen öppnar många marknader men är skoningslös mot den som inte klarar konkurrensen.

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 befolkningstillväxt.

År 1980 utgjorde Stockholms läns befolkning 18 procent av rikets folkmängd, 2010 var den 21,5 procent och den 1 juli 2012 hade andelen ökat till 22,2 procent, 2 109 202 invånare av landets 9 514 406.

År 2017 är antalet invånare 2 177 000 i Stockholms län, med en beräknad ökning tidigare enligt Statistiska centralbyrån på 1,2 procent per år, med nuvarande ökningstakt blir den sannolikt över 2 310 000.

De sex Roslagskommunerna – Täby, Norrtälje, Österåker, Danderyd, Valentuna 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 kring år 2000 och snart bara 470–500 kvar – 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):

Fel! Okänt namn på

År	Invånare					Prognos		
	1970	1999	2004	2008	2011	2012	2015/bas	2015/hög
<b>Kommun</b>								
Täby	38 892	60 300	60 422	61 633	64 558	65 025	63 500	68 500
Norrtälje	38 348	52 103	54 436	56 303	56 245	56 469	65 500	68 500
Österåker	15 561	33 581	36 867	38 286	39 792	40 023	44 500	48 000
Danderyd	27 705	29 636	30 100	30 789	31 799	31 791	31 100	32 000
Vallentuna	12 739	24 640	26 889	28 382	30 715	31 045	35 000	37 500
Vaxholm	4 829	8 888	9 904	10 600	11 141	11 141	12 000	13 000
		209						
Summa	138 074	148	218 518	224 915	234 250	235 494	251 500	266 500

Invånarantalet 1970, 1999, 2004, 2008 och 2011 avser den 31 december respektive år, för 2012 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 cirka 20 000 fler invånare per år. Utvecklingen 2010–2012 tyder på att ökningstakten nu är 37 000–40 000 nya 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 elkävande 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 planerad – men aktuell. Men i framtiden måste tunnelbanan 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.

## **Fel! Okänt namn på**

Enligt Storstockholms Lokaltrafik är antalet påstigande som börjar sin tunnelbaneresor störst i Mörby centrum och Danderyds sjukhus av samtliga 100 tunnelbanestationer. Antalet påstigande var redan för tio år sedan vid dessa två t-banestationer en vintervardag 19 000, att jämföra med näst största påstigandestation, Ropsten, med sin Lidingöanslutning, med 15 000.

Övriga ändstationer på tunnelbanan i Stockholmsområdet hade 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 över 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.

## **Pendeltågstrafiken**

Anrika Roslagsbanan, som en gång var 320 km lång mot dagens 65 och som börjar och 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 dubbelspårsutbyggnad och modernisering i övrigt, inte minst vid Täby centrum. Men trots att även 2009–2012 imponerande förbättringar 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 sedan tillkomsten av Essingeleden på 1960-talet, fram till beslutet att bygga Citybanan.

## **Busstrafik från Norrtälje**

Från Norrtälje går 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

Norrtälje ligger en bra 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.

En genomgång av viktigare vägar i kommunen visar på brister av betydande mått.

### 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.

Denna del av E18 är en av de mest olycksdrabbade vägarna 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 liv. Få är beredda att ta personligt ansvar för det.

Man kan jämföra med Förbifart Katrineholm som invigdes den 1 oktober 2012, ett projekt som kostat 570 miljoner kronor för 14 km motorväg, och beräknas – utöver de miljömässiga vinster projektet för med sig – minska antalet dödsolyckor med åtta genom nytt vägval för 10 000-tals bilister under en tioårsperiod.

### 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. Vägkorsningen mellan väg 77 och väg 1067 har, skriver Trafikverket, ”en låg trafiksäkerhetsstandard och platsen upplevs som otrygg för trafikanterna”. 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.

## **Fel! Okänt namn på**

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 i 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. Den vägutredning som gjorts var utsänd på remiss 21 mars – 16 april 2007 – men beslut om hur man skall gå vidare är ännu den 1 oktober 2012 inte fattat. Tidigast 2016 beräknas åtgärder bli vidtagna och en del projekt kan bli klara redan 1919/20 tror Trafikverket. Mellan Midsjö och Rimbo planeras med byggstart 2013 en cykelbana för helt oskyddade trafikanter.

## **Väg 280**

När det gäller väg 280 finns den inte ens med i planering för överskådlig tid enligt Trafikverket. 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 Hallsta Pappersbruk, en basindustri som omsätter cirka 5 miljarder kronor årligen, alltså ungefär lika mycket som en svensk stad med 100 000 invånare.

Industriella skäl skulle motiverat en upprustning av vägen, men Transportstyrelsen har under en följd av år konstaterat att inom överskådlig tid finns inte ens medel att planera förbättringar.

Att innan det är för sent 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 2008–2013 möts av stora nedskärningar i spåren av en hårdnande internationell konkurrens, stannar en hel region.

Därtill kommer att flera dödsolyckor har under 2000-talet dessvärre redan hunnit inträffa på denna för det svenska folkhushållet så viktiga transportväg.

## **Riksväg 76**

Denna väg är det stora glädjeämnet i Norrtälje kommun. Efter en blott 50-årig planeringsperiod pågår nybyggnaden förbi Norrtälje centrum för fullt och blir klar inom 1–2 år. Vägen ansluter nära E18 i Norrtälje via Hallstavik till Gävle och utgör i praktiken fortsättning på väg 280 norr om Hallstavik. Vägen har gått på 100–200 meter när genom Norrtälje centrum.

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.

## 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 parallellväg E18 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.

Till detta kan dock konstateras att efterlevnaden av de begränsningar i hastigheten på vägen, övervakad med många hastighetskameror, tillhör de minst respekterade i landet och att statsverket därigenom tillförs stora bötesbelopp till följd av att trafikanterna inte insett vägens låga standard och höga trafikbelastning, särskilt sommarhalvåret.

## Aktuella trafikprojekt – som saknar finansiering

### Flyga och fara

Närheten till Arlanda gör att Norrtälje är mycket välförsett med nationella och internationella flygkommunikationer. Problemet är att ta sig till flygplatsen.

Den nedrustning av helikoptertrafiken – trots den uppmärksamhet som viss verksamhet i just Norrtälje försakade vid det så kallade helikopterrånet i södra Stockholm 2009 – som drabbat Stockholms län under senare tid har ökat osäkerheten för de fritids- och permanentboende i skärgården som kräver möjlighet till helikoptertransporter vid sjukdomsfall. Det initiativ till en nationell räddningshelikopterförsörjning som SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) nu prövar bärigheten av välkomnas av boende i Norrtälje.

En förlängning av Roslagsbanan från Molnby eller Lindholmen till Arlanda – en cirka 14 km lång sträcka – skulle kunna minska biltrafiken – en stor miljöbov där – till Arlanda dramatiskt.

## Den underbara skärgården

I Norrtälje kommun finns en av Sveriges viktigaste turisttillgångar, skärgården, med dess cirka 10 000 öar, de flesta dock obebodda.

**Fel! Okänt namn på**

Antalet sommargäster 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 ”permanenta” fritidshus.

På andra plats i Stockholms län kommer Värmdö med cirka 4 000 fritidshus.

Den från 2007 nya fastighetsavgiftspolitikerna 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 miljoner kronor som inte fanns tidigare, från fastighetsavgiften. Summan kommer att öka.

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 Transportstyrelsen drivna färjor mellan fastlandet och näraliggande öar skall hänföras, är av största vikt för en levande skärgård. När Transportstyrelsen beslutat att minska det egna ägandet av vägfärjorna bör det ses som en möjlighet mer än som en neddragning av servicen genom att det möjliggör för enskilda entreprenörer att ta än större hänsyn till de behov som föreligger i skärgården.

Stockholm den 3 oktober 2012

*Gunnar Andrén (FP)*