

Motion till riksdagen 2006/07:T316

av **Gunnar Andrén (fp)**

Kommunikationerna i Roslagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förbättrade kommunikationer inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda Europaväg 18 för motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvsnittet Rosenkälla–Söderhall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av riksväg 77.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 och riksväg 76 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs 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 på

- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv för äldre fartyg mot bakgrund av dessas betydelse för turism och försörjningsmöjligheter i skärgården.

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. Sedan den senaste stora organisationsförändringen inträffade i Stockholms län, bildandet av Stockholms läns landsting den 1 januari 1971 – har Stockholms län ökat sin befolkning med över 400 000 invånare, vilket motsvarar ungefär hela befolkningen i två svenska normalläns sammantagna befolkning. Norrtälje 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.

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):

Kommun	Invånare		SCB-prognos				
	1970	1999	2004	2006	2010	2015/bas	2015/hög
Täby	38 892	60 300	60 422	60 861	62 333	63 500	68 500
Norrtälje	38 348	52 103	54 436	54 682	60 286	65 500	68 500
Österåker	15 561	33 581	36 867	37 700	40 575	44 500	48 000
Danderyd	27 705	29 636	30 100	30 317	30 086	31 100	32 000
Vallentuna	12 739	24 640	26 889	27 567	29 339	35 000	37 500
Vaxholm	4 829	8 888	9 904	10 295	11 619	12 000	13 000
Summa	138 074	209 148	218 518	221 422	234 238	251 500	266 500

Invånarantalet 1970, 1999 och 2004 avser den 31 december respektive år, 2006 avses senast tillgängliga SCB-siffra, den 30 juni 2006. Jämförelseprognosen för 2010 kommer från Statistiska centralbyrån (2002) och prognoserna från Stockholms läns regionplanekontor (2001) bygger i basalternativet på 1980-talets befolkningsökning på 13 000–14 000 invånare per år, i högalternativet på 1990-talets ökningstakt på ca 20 000 invånare per år.

De sex kommunerna i nordöstra delen av Stockholms län, Roslagsregionen, hade 11,5 procent av länets invånare 1999 och 11,7 procent 2004. Om utvecklingen blir den antydda under de närmaste fem åren, alltså för perioden 2010–2015, kommer dock befolkningsökningen, särskilt i de tre nordligaste kommunerna Norrtälje, Vallentuna och Österåker, att bli andelsmässigt

mycket större, i storleksordningen 15–20 procent. Tendensen är, jämfört med prognoserna från 2001, ökande. Fram till 2015 kan Norrtälje, Vallentuna och Österåker komma att öka med 35 000–45 000 invånare, vilket motsvarar en icke obetydlig svensk stad.

Trafikvolymerna under dessa betingelser kommer att öka dramatiskt. Det är därför nödvändigt även för statsmakten att noga följa utvecklingen och bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än drägligt, dvs. gott. 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 borde tunnelbanan, trots att inga planer i dag finns, 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 arbetsresande dagligen.

Enligt Storstockholms lokaltrafiks statistik är antalet påstigande som börjar sin tunnelbaneresor störst i Mörby centrum och Danderyds sjukhus av samtliga 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 med sina 41 000 påstigande per dag (inkl. Roslagsbanan) är den största stationen i hela Stockholmsregionen bortsett från innerstadens T-banestationer från Östermalmstorg till Skanstull.

Endast T-centralen, Slussen, Fridhemsplan och Gullmarsplan – tunnelbanelinans mest frekventerade avstigningsstationer – är mer passagerartäta än Tekniska högskolan.

Pendeltågstrafiken

Anrika Roslagsbanan, som slutar just vid Tekniska högskolan, har rustats upp på ett förtjänstfullt sätt sedan mitten och slutet av 1990-talet till både Österåker och flera stationer i Vallentuna kommun, men utgör för huvuddelen av de

Fel! Okänt namn på

boende i Roslagskommunerna inget alternativ till tunnelbana. Avgörande för upprustningen var beslutet att bygga ny bro över Stocksundet då spårkapaciteten 1996/97 ökade från ett till två spår. En ökning som i praktiken är mycket större än de formella 100 procent det innebär. Den nya tågbron över Stocksundet är den mest framsynta investering som förekommit i Stockholmsregionen under en följd av år.

Bortsett från Stockholms central är Östra station (Tekniska högskolan) Stockholmsområdets mest frekventerade pendeltågsstation.

Folkpartiet stöder dessutom Projekt Roslagspilen, som innebär utbyggnad av spårbunden trafik längs Östersjökusten, förbi Åkersberga upp mot Norrtälje. Banverket bör ges i uppdrag att tillsammans med Storstockholms Lokaltrafik ta fram underlag, tillsammans med berörda kommuner – Vallentuna, Österåker och Norrtälje – för näringslivsutveckling, boende och resande via en snabbjärnväg med denna sträckning.

Busstrafik från Norrtälje

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

Kapellskär – den växande hamnen

Till allt detta bör läggas att hamnen i Kapellskär står för en oerhörd ökning av tung lastbilstrafik eftersom handelsförbindelserna mellan Sverige och främst Ryssland ökat dramatiskt jämfört med förhållandena före Sovjetunionens fall 1990. Godstransportdelegationen noterar i sitt slutbetänkande "Godstransporter – noder och länkar i samspel" (SOU 2004:76) den starka utvecklingen av ro-ro-trafiken över hamnen i Kapellskär, som har haft och förväntas ha en mycket stark tillväxt. I anslutning till EU:s transeuropeiska nät (TEN) ökar fokuseringen nu på det som kallas "havets motorvägar". EU-kommissionen föreslår därför en kraftig ökning av anslagen till sådana satsningar, som också inbegriper tillfartslederna till land till berörda hamnar. Här kan särskilt väg 77 komma att öka kraftigt i betydelse, vilket förutsätter en snar upprustning. Av både miljö-, konkurrens- och trafiksäkerhetsskäl är det naturligt att låta utreda frågan om järnvägsförbindelse till Norrtälje och Kapellskär för att slippa den tunga lastbilstrafiken från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm. En anslutning till Arlandabanan ter sig naturlig och möjliggör transporter i såväl sydlig och nordlig som västlig riktning. (Det kan påpekas att Norrtälje tidigare har haft järnvägsförbindelse med övriga stamnätet – järnvägsstationen finns fortfarande kvar men inga övriga spår. Roslagsbanan gick också tidigare ända till Rimbo i Norrtälje kommun men utgör inget realistiskt godstransportalternativ eftersom Roslagsbanan har spårbredden 910 mm mot

normalspårbredden 435 mm. Också från Grisslehamn ökar trafiken till och från Eckerö på Åland. Här handlar det mest om passagerar- och viss komplementtrafik, som är bra från konkurrenssynpunkt men inget realistiskt alternativ till Kapellskär.

Viktiga vägar

E 18

Denna Europaväg förbinder Norrtälje och Kapellskär med Stockholm och vidare via Karlstad med Oslo. E 18 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 enfilig med 90 km/tim som övre hastighetsgräns. Vägverket har klargjort att verket inom överskådlig tid endast förbereder trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den aktuella sträckan, inte övergång till motorvägsstandard, vilket inte minst den tunga lastbilstrafiken dels till och från Kapellskär, dels motsvarande trafik till och från pappersbruket i Hallstavik, motiverar.

Riksväg 77

Denna smala väg utgår från E 4 vid Knivsta och ansluter till E 18 strax söder om Norrtälje där motorväg finns. Mycket 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 rakt igenom och nästan över torget i tätorten Rimbo. Att så mycken genomfartstrafik passerar bara några tiotal meter från 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 dragits långt utanför tätorten av inte minst trafiksäkerhetsskäl.

Väg 280

En betydande del av den tunga trafiken från E 4 tar av norrut från Rimbo via väg 280 och vidare via riksväg 76 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. 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 transporterna till och från pappersbruket i Hallstavik är emellertid en strategisk näringspolitisk uppgift och ett nationellt intresse. Särskild vikt bör läggas på

Fel! Okänt namn på

vägnätet kring Hallstavik – i syfte att säkra svensk välfärd. Ty utan Hallsta Pappersbruk stannar en hel region.

Därtill kommer att flera dödsolyckor 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 två 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 parti-gränser 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 demokratins funktionssätt, dess förmåga att fungera och tillfredsställa människors önsknings 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. Vad har staten för ansvar att möta ett sådant erbjudande? Handlar inte kostnaden i själva verket om att göra en investering som möjliggör ett gemensamt byggande av en bättre välfärd? Hanteringen från statens sida av Förbifart Norrtälje är en viktig värdemätare på hur regeringen och dess myndigheter ser på vilken utveckling en viss region skall ha. 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 erbjudanden som finns, gör att det finns särskild anledning att tänka igenom kon-

sekvenserna för hela samhället av fortsatt passivitet i kommunikationsfrågorna.

Väg 276

Vägen går från E 18 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. Att E 18 – på sitt sätt en parallellväg – inte har motorvägsstandard hela vägen mellan Stockholm och Norrtälje gör 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.

Vi kan hittills konstatera att inga väginvesteringar av betydelse förbereds i Norrtälje.

Det är begripligt mot bakgrund av den avgångna ministären Perssons (s) prioriteringar. Pengarna räcker inte till – särskilt som löften ställts ut utan att motsvarande finansiering funnits. 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 fördelas.

Fel! Okänt namn

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 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. Det är angelägna projekt för ett 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 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. Här måste dock en hamnpolitik utformas, som samordnar investeringarna från Gävle via Skutskär, Hargshamn, Hallstavik, Grisslehamn, Kapellskär och söderut. Det handlar om beslut av stor vikt och samordningen är nödvändig och måste omfatta också Stockholms hamn, Norvikhamnens utbyggnad i Nynäshamn, Södertälje hamn och Oxelösunds hamn.

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 till 145 miljoner kronor. Hitintills har planeringsarbeten för något mindre än 10 miljoner kronor beslutats av Norrtälje fullmäktige. Vad gäller väg 280 till och från Hallstavik kan konstateras att vägen behöver kraftigt förbättras av både sä-

Fel! Okänt namn på

kerhets- 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 stort problem är däremot den nedrustning av helikoptertrafiken 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. Denna 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 Vägverket drivna färjor mellan fastlandet och näraliggande öar skall hänföras, är av största vikt för en levande skärgård. Noteras kan också att EU-förordningar av Sjöfartsverket tillämpas med sådan restriktivitet att det blivit omöjligt för exempelvis s/s Blidösund att trafikera hela skärgården på sätt som annars skett under 100 år, inte till följd av brister i sjösäkerheten utan enbart som resultat av alltför pedantisk tillämpning och snäv tolkning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv. Här bör regeringen instruera Sjöfartsverket att ändra sina beslut mot bakgrund av den vikt äldre fartyg kan ha för turismen och skärgårdsboendes utkomstmöjligheter i skärgården. Skulle däremot brister i fartygen av säkerhetsskäl föreligga, skall naturligtvis Sjöfartsverket utfärda nyttjandeförbud – alldeles oavsett om fartygen är helt nya eller över 100 år.

Stockholm den 27 oktober 2006

Gunnar Andrén (fp)