

Motion

1982/83:2190

Sture Korpås m. fl.

Tågpendeltrafiken mellan Uppsala och Stockholm, m. m.

Inledning

Uppsala län uppfattas ofta av landet i övrigt som länet utan problem, med alla fördelar som man kan dra av att ligga i Stockholms närhet. Detta är en utbredd missuppfattning. Uppsala län har i jämförelse med andra län fördelar av sitt geografiska läge, men det hindrar inte att länet har problem, vilka vi i det följande närmare kommer att beröra.

Uppsala län är ett av landets minsta län till ytan. Länet har också en speciell struktur genom att residensstaden är så dominerande, både geografiskt, verksamhetsmässigt och befolkningsmässigt. Av länets ca 245 000 invånare bor ca 148 000 i Uppsala.

Uppsala län har under en längre tid haft en mycket stark befolkningstillväxt. Ökningen har i huvudsak skett inom Uppsala och Håbo kommuner. Enligt länsprogram 80 bedömdes 255 000 invånare bo i länet år 1990.

Utvecklingen mellan 1970 och 1981 visar en ökning av befolkningen i samtliga kommuner i länet utom i Tierp och Älvkarleby. De senaste åren har dock inneburit klara förändringar i utvecklingstakten. Håbo kommun har t. ex. endast ökat med drygt 200 personer per år efter 1979, vilket kan jämföras med drygt 750 personer per år mellan 1970 och 1979.

Uppsala kommuns kraftiga befolkningsökning under 1960- och 1970-talen beror till stor del på sysselsättningsutvecklingen inom den offentliga och privata tjänstesektorn i kommunen. Andelen sysselsatta inom den offentliga sektorn var 1980 ca 45 %. Närheten till Storstockholmsområdet har också inneburit ett ökat arbetspendlande under 1970-talet. Antalet lediga jobb har dock minskat inom det tidigare överhettade Stockholmsområdet.

Sysselsättning

Uppsala kommun har speciella fördelar i form av forsknings- och utbildningsverksamhet. Bl. a. är två av landets universitet förlagda hit. Dessa utgör givetvis ett positivt inslag, men bidrar också till den starka Uppsala-dominansen jämfört med länet i övrigt.

Det är mycket viktigt att Uppsala universitet och lantbruksuniversitet också i framtiden ges goda utvecklingsmöjligheter. Detta är också ett riksintresse.

Den nuvarande regeringens avvisande inställning till att förlägga ett internationellt centrum för genteknik och bioteknik till Uppsala är beklaglig.

Enligt vår uppfattning bör riksdagen därför uppdra åt regeringen att verka för att ett internationellt centrum för genteknik och bioteknik förläggs till Uppsala.

I Uppsalaregionen finns en omfattande spannmåls- och animalieproduktion, som bör innebära goda förutsättningar för en satsning på livsmedelsindustri. Sådan industri bör kunna dra fördel av ett nära samarbete med bl. a. lantbruksuniversitetet och statens livsmedelsverk.

Den södra länsdelen har ett gott kommunikationsläge, närhet till stora avsättningsmarknader i Mellansverige, tillgång till välbelägna industriområden, tillgång till arbetskraft m. m. Dessa lokaliseringsfördelar torde ha störst betydelse för verksamheter som svarar för distribution av varor och tjänster.

Uppsala län har en näringslivsstruktur som varierar i olika delar av länet. Enköpings kommun har ett ensidigt näringsliv, där tillverkningsindustrin är helt dominerande. Det har alltid varit svårt för kvinnor att få arbete i Enköping. Fem Bahco-företag i Enköping sysselsätter ca 1 700 personer. Dessutom är många mindre företag till stor del beroende av den legotillverkning som Bahco bedriver.

Bahco har nu anställningsstopp. Man har varslat personal och under flera perioder har Bahco-företag haft korttidsvecka. Många legoarbeten har dragits in för underleverantörer i kommunen.

Problemen för kvinnor att få arbete var en av anledningarna till att den tidigare mittenregeringen och även Enköpings kommun engagerade sig i Eisers nedläggning av konfektionsfabriken Hettebarns, där 170 sömmerskor var anställda. Engagemanget ledde, tillsammans med handlingskraft från de anställda, till att 70 sömmerskor under sommaren 1982 startade en löntagarägd tekofabrik med firmamärket Joar-Fashion.

Håbo kommun har under senare år haft en stor inflyttning av personer med arbetsplats i Stockholmsområdet. Det har bl. a. lett till en dåligt fungerande lokal arbetsmarknad, speciellt för kvinnorna. Problemen har ytterligare förvärrats genom den tidigare nämnda nedgången i antalet arbetstillfällen i Stockholmsregionen.

I Norduppland är sysselsättningen i hög grad beroende av industrin, vilken dominerats av ett fåtal stora arbetsplatser. Gemensamt för dessa är att de är starkt påverkade av konjunktur- och strukturförändringar. Jord- och skogsbruk svarar för en förhållandevis hög andel av sysselsättningen, huvudsakligen i små enheter. Förvärvsintensiteten för kvinnor är låg. Situationen för ungdomarnas arbetsmöjligheter är bekymmersam.

Just nu dominerar problemen i Österbybruk, där ca 140 personer blir utan arbete samt i Tierp, där 175 personer berörs av Sandviks nedläggning. I Örbyhus har AB Sängfabriken också drabbats av vikande konjunkturer, vilket lett till ytterligare påfrestningar i ett redan hårt drabbat industrisamhälle.

Skärgården

Frågan om broförbindelse mellan fastlandet och Gräsö i norra Uppland har länge diskuterats bland öbefolkningen. På Gräsö finns ca 600 permanentboende. Under sommarhalvåret mångdubblas antalet människor på ön.

Nu har frågan om broförbindelse fått ytterligare aktualitet då stora delar av Gräsö ligger inom Forsmarks inre riskzon. Vid en eventuell olycka vid Forsmark uppstår stora problem att snabbt evakuera dessa människor till fastlandet. På sommarhalvåret skulle det praktiskt taget vara omöjligt utan en broförbindelse. En beredningsplan för eventuell Forsmarksolycka är därför nödvändig inte bara för Gräsö utan också för närliggande kustområden.

Uppsala län har bättre förutsättningar att ta itu med skärgårdsproblemen och andra glesbygders och småorters problem än tidigare. Inte minst gäller det den möjlighet som numera finns för länet att regionalt disponera en del av det regionalpolitiska stödet. Det är viktigt att regeringen vid sin fördelning av det regionalpolitiska länsanslaget noga beaktar de stora problem som finns i inte minst Uppsala läns skärgårdsdelar och den norra länsdelen.

En broförbindelse har också andra fördelar. Den skulle innebära att serviceutbudet vad gäller t. ex. handel och kommunikationer skulle förbättras. Detta vore till stor fördel för framför allt den permanenta befolkningen.

Även om en broförbindelse innebär en kortsiktig investeringskostnad så blir en bro på längre sikt samhällsekonomiskt lönsam. Dessutom skapas arbetstillfällen under byggnadstiden.

Järnvägshamn i Hargshamn

Hargshamn är en av Sveriges mest djupgående isfria hamnar, som dessutom har järnvägsanslutning med bruksorterna.

Hamnen och järnvägsanslutningen är dock i sådant skick att upprustning måste ske. Detta måste ses som en angelägen och sysselsättningsbefrämjande investering, vilket bör beaktas bl. a. i arbetet med kommande ytterligare sysselsättningsstimulerande insatser. Därvid skulle förbättrade avsättningsmöjligheter för det uppländska näringslivet öppnas och ett antal sysselsättningstillfällen skapas dels under upprustningsskedet, dels därefter genom den löpande verksamheten i hamnen.

Utvecklingsfonden

Av handlingsprogrammet för Utvecklingsfonden framgår att näringslivet har mycket olika förutsättningar i olika delar av länet. Den strukturförändring som framför allt de större företagen genomgår är en situation som kommer att bli bestående åren framöver. Det innebär att orter med ett

ensidigt näringsliv, som dessutom är knutet till ett enda företag, är utomordentligt känsliga vid en sådan strukturförändring.

Mot den bakgrunden kommer Utvecklingsfonden att spela en alltmer avgörande roll när det gäller att trygga de mindre redan existerande företagen och skapa förutsättningar för ett nyföretagande i strukturförändringarnas spår.

Utvecklingsfonderna har sedan tillkomsten fått en inarbetad rutin i den nya rollen som regionalpolitiskt organ. Fonden i vårt län är på väg att finna sin profil utifrån att stödja den befintliga småföretagssamheten att *dels* ha beredskap för insatser för att mildra effekterna av strukturförändringar, *dels* bedriva en offensiv verksamhet baserad på länets specialiteter med två universitet, som genom sin forskning föder uppfinnings- och företagsutveckling.

Det finns goda exempel på vad universitetets institutioner och institutioner knutna till Akademiska sjukhuset har kunnat prestera i form av nya produkter, vilka möjliggjort nya företag som skapat många sysselsättnings-tillfällen i länet.

En förutsättning för en offensiv regionalpolitisk verksamhet förutsätter dock en ekonomisk uppbackning av huvudmännen – staten och landstinget. Det är också viktigt att Utvecklingsfonden får planera utifrån de länsförutsättningar som är oss givna enligt den nyss gjorda exemplifieringen. Mot den bakgrunden ser vi med oro på de ingrepp i planeringsförutsättningarna som industriverket gjort då man kraftigt beskurit medelstildelningen på just Uppsalafonden med hänvisning till att fonden under ett angivet år skulle få ett budgetöverskott. En förutsättning för att resp. fonder skall få utveckla sin länsprofil är att deras långsiktiga planering också accepteras av huvudmännen.

Utvecklingsfonden är således ett bra instrument för det regionala näringslivet. Men utvecklingen har visat att kompetensen för Utvecklingsfonden måste vidgas så att fonden kan gå in i alla typer av företag och problem. Exempel härpå är förekomsten av olika regionala investmentbolag, vilka rätteligen borde inrymmas i Utvecklingsfondens verksamhet. Sålunda krävs en ändring av stadgarna för fonden.

Kommunikationer

Uppsala län ligger ur kommunikationssynpunkt centralt. Närheten till Storstockholmsområdet med bl. a. Arlanda och Bromma flygplatser gör att många resenärer passerar eller kommer från Uppsala län. Uppsala fungerar i dag som omstigningsort för charterresenärer och för resenärer med utrikesflyget. I samband med överflyttningen av inrikesflyget från Bromma till Arlanda så kommer troligen en kraftig ökning av antalet resenärer med inrikesflyget till framför allt Uppsala, eftersom personer bosatta i detta område endast i liten utsträckning har utnyttjat inrikesflyget vid Bromma.

Turtätheten för bussarna mellan Uppsala och Arlanda bör bl. a. av denna anledning öka.

Vad beträffar vägarna så passerar både E 4 och E 18 Uppsala län. Stora trafikströmmar finns framför allt på dessa vägar samt på väg 55 mellan Litslena och Uppsala samt på väg 78 mellan Uppsala och Östhammar.

Uppsala län har varit ett föregångslän vad gäller kollektivtrafik i länsregi. Sedan 1978 drivs denna av Upplands lokaltrafik AB.

Trots detta kvarstår vissa trafikproblem att lösa. För att sålunda bl. a. förbättra förutsättningarna för busstrafiken bör planerade planfria vägkorsningar genomföras så snart som möjligt. Det viktigaste exemplet härpå är korsningen E 18-Väg 55 vid Litslena kyrka, vilken finns med i vägverkets prioriteringslista. Den bör lyftas upp som ett mycket angeläget projekt.

Synnerligen viktigt för landsvägstrafiken är också, att en planerad förbättring av sträckan E 18 Bålsta-Enköping tidigareläggs.

Omkring 6 000 människor arbetspendlar dagligen med järnväg mellan Uppsala och Stockholm. Framför allt under de senaste vintrarna har det förekommit mycket besvärande störningar i järnvägstrafiken. Det är därför viktigt, att tekniska och personella resurser ställs till förfogande, så att orsakerna till störningarna kan elimineras. Det är också angeläget att förbättra informationen till de resande.

En omfattande arbetspendling med järnväg förekommer också mellan Enköping och Stockholmsområdet. Däremot är det i dag inte möjligt att resa med tåg till eller från Bålsta, eftersom tågen inte gör uppehåll där. Bålstabor, som arbetspendlar till Stockholmsområdet, åker som regel buss till Kungsängen och tar därifrån pendeltåg till Stockholm. Då det är en dominerande del av befolkningen i Bålsta som arbetspendlar, är det angeläget att de genomgående tågen stannar i Bålsta och att dessutom SL:s pendeltrafik Stockholm-Kungsängen byggs ut till Bålsta. Det är rimligt, att personer i Håbo skall kunna stiga på tåget i sin egen kommun, när de skall resa till andra orter.

Norrländstågen till och från Stockholm passerar Uppsala, Tierps och Älvkarleby kommuner. Endast ett fåtal tåg stannar i dag i Tierp. För att kommunernas invånare skall få bättre möjligheter att utnyttja genomgående rälsbunden trafik, bör tåg i rimlig utsträckning stanna i Skutskär och Tierp.

Frågan om färjeförbindelse mellan Arnö i Mälaren och fastlandet har diskuterats under lång tid. Såväl färja som färjelägen är utslitna. En ny bemannad färja har ansetts alltför dyrbar. Alternativen broförbindelse och lindragen färja har därför diskuterats.

Regeringen har nyligen fattat ett beslut som innebär att en lindragen färja skall gå från Arnö till Södermanland. Därmed bryts ett flera hundra år gammalt samband med det uppländska fastlandet, och en församling delas utan att direkt vägförbindelse finns. Motiveringen är vägverkets kortsiktiga och begränsade kostnadsanalys.

Det finns starka skäl, både för öborna och ur samhällsekonomisk synvinkel, att ytterligare överväga frågan innan denna radikala försämring genomförs.

Invandrarfrågor

Uppsala kommun är genom sin mycket utvecklade service på alla områden en attraktiv invandrarort. Detta förklaras bl. a. av det stora utbudet av studiemöjligheter från universitetsnivå och nedåt. Därav följer att bland invandrarna finns många med god utbildning såväl från hemlandet som från Sverige. Men det finns också många invandrare med mycket låg skol- och yrkesutbildning. Dessa har särskilt svårt att få arbete i Uppsala, där arbetsplatserna i så hög grad har de stora utbildningsinstitutionerna som förutsättning. Uppsala utgör ändå ett lockande mål även för dessa invandrare, men den starka koncentrationen utgör ett problem för kommunens olika organ.

Det är inte bara Uppsala kommun som har svårigheter att erbjuda invandrarna acceptabel service och övriga levnadsvillkor. Även främst Enköpings kommun har ett stort inslag av invandrare från främmande kulturer, vilket försvårar anpassningen.

Med hänsyn till de svårigheter som särskilt Uppsala och Enköpings kommuner genom den starka koncentrationen av invandrare har att ge dessa goda förutsättningar för anpassning och utveckling, efterlyser vi generösare stöd till kommuner med särskild koncentration av invandrare.

Hemställen

Med stöd av det anförda hemställs*

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande upprustning av järnvägshamnen i Hargshamn,
2. att riksdagen beslutar att uttala att en bro bör byggas mellan Öregrund och Gräsö samt att detta projekt ges högsta prioritet,
3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära initiativ syftande till att arnöbornas direktförbindelse med det uppländska fastlandet tryggas,
4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att vägkorsningen E 18 Väg 55 vid Litslena kyrka görs planfri och att detta projekt ges hög prioritet,
5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande tågstopp och bättre spårbundna förbindelser för Bålsta, Skutskär och Tierp.

* Se även motionerna 1982/83:2191-2193.

6. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära åtgärder för en bättre fungerande tågpendeltrafik mellan Uppsala och Stockholm.

Stockholm den 25 januari 1983

STURE KORPÅS (c)

ROSA ÖSTH (c)

JÖRGEN ULLENHAG (fp)