

Motion till riksdagen

1989/90:A438

av Hugo Bergdahl (fp)

Infrastrukturen i Västmanland

Fungerar infrastrukturen så fungerar också människors möjligheter att finna och välja arbete liksom arbetsort.

Då är också goda kommunikationer och väl utvecklade utbildningsmöjligheter av stor vikt i ett samhälle där människor blir allt rörligare.

Av särskild betydelse för framtiden i Västmanland är att människor och myndigheter tillsammans arbetar för att lösa de två viktigaste framtidsfrågorna – nämligen kommunikations- och utbildningsfrågorna.

Mäljarbanan och Bergslagspendeln är projekt som förbättrar infrastrukturen. En snabbtågslinje från Hallsberg till Stockholm via Örebro och Västerås skulle ge Västmanland en framskjuten och central plats för företagens möjligheter att expandera. Ett förverkligande av Mäljarbaneprojektet innebär en halvtimmars avkortning av restiden såväl Västerås – Stockholm som Västerås – Örebro. Efter utbyggnad skulle restiden bli 50 minuter Västerås – Stockholm respektive 45 minuter Västerås – Örebro. Restiden Västerås – Eskilstuna skulle halveras till 17 minuter.

Inga byråkratiska problem får lägga hinder i vägen för Mäljarbaneprojektet. Ur både ekonomisk och framförallt miljösynvinkel är transporter på järnväg att föredra. Därför måste Mäljarbanans tillkomst påskyndas.

Genom att knyta samman Mellansverige till en ekonomiskt expansiv och slagkraftig zon vinner hela det svenska näringslivet i styrka och internationell konkurrenskraft om järnvägs kommunikationerna runt Mälaren utvecklas.

Mäljarbanan avlastar den överhettade Stockholmsregionen genom ökade pendlingsmöjligheter och större valfrihet vid företagsetableringar och boende.

Kompletterad med Bergslagspendeln och ett effektivt busslinjenät stärker Mäljarbanan även infrastrukturen för Bergslagen.

Genom att avlasta landsvägstrafiken bidrar Mäljarbanan till högre trafiksäkerhet, minskad energiförbrukning och bättre miljö – inte minst i Stockholmsområdet.

Regeringen tillsatte i januari 1989 en statlig förhandlingsman för att åstadkomma en lösning av frågan om järnvägstrafiken runt Mälaren. Enligt sina direktiv skall förhandlingsmannen ta initiativ till överläggningar mellan de olika parterna om en ekonomisk lösning som möjliggör utbyggnad helt eller

delvis. Förhandlingsmannen skall också studera etapplösningar samt olika finansieringsalternativ.

Mot. 1989/90
A438

Finansiering av järnvägstrafiken runt Mälaren kan enligt min uppfattning dock inte ske enbart över skattsedeln. Banverket bör i det här sammanhanget pröva olika former för att få till stånd den nödvändiga finansieringen. Det kan vara att lånefinansiera, obligationsutgivning samt att via t.ex. järnvägsobligationer låta allmänheten bli delägare.

Vägar

Till infrastrukturen i ett välfungerande län hör också vägnätet.

För Västmanlands län är E18 huvudpulsådern. Här har trafiken ökat mest och förutspås göra det även framdeles. Därför är det tillfredsställande att sträckan Enköping – Bålsta kan öppnas som motortrafikled 1989 och som motorväg 1991. Nästa avsnitt på E18 som skyndsamt måste förbättras är sträckan Köping – Arboga samt E3/E18 sträckningen Arboga – Örebro. E3 sträckningen Arboga – Eskilstuna bör även på sikt rustas till motortrafikledsstandard.

Bland övriga riksvägar är utbyggnaden av riksväg 67 med en förbifart runt Tärnsjö och delen närmast norr därom en mycket viktig etapp i utbyggnaden den s.k. "Räta linjen". Även riksväg 70 delen förbi Sala är såväl kapacitetsmässigt som miljömässigt undermålig och bör därför byggas om som förbifart till Sala så snart som möjligt.

Utbildning

Basen för en bred kunskapsfördjupning av närings- och arbetslivet i Västmanland ligger bl.a. i en intensifierad gymnasieutbildning. Skall pågående kunskapsfördjupning, som sker i hela landet, vidmakthållas medför det att antalet med lång gymnasieutbildning och högskoleutbildning måste öka med nära 50 % fram till sekelskiftet.

Skall hela Västmanland bli en del av Mälardalens stora gymnasierregion och möta framtidsbehoven av bred kunskapsfördjupning i arbetslivet måste i första hand gymnasieutbildningen i länets nordvästra delar förstärkas och ges en förstklassig gymnasiemiljö.

Dessutom krävs det en långsiktig strategi och satsning på hela länets gymnasieutbildning om vi skall lyckas utjämna mot de norra delarna av Stockholmsområdet. Frekvensen med lång gymnasieutbildning är där ca 50 % högre än i Västmanland. Utan en sådan målmedveten satsning kan inte segregationen brytas och lokaliseringsvillkoren jämnas ut.

Från och med läsåret 87/88 pågår försök med treåriga yrkeslinjer på gymnasiet. Försöket omfattar ca 5 700 personer i hela landet fördelade på ett tiotal linjer. Försöket verkar framgångsrikt och byggs under nästa år ut med ca 4 000 platser. En storskalig satsning i Västmanland på lång yrkesinriktad gymnasieutbildning och som ger större teoretisk inriktning och träning kan vara ett viktigt instrument för att möta framtidens krav på ett kunskapsbaserat näringsliv i hela norra Mälardalen.

Tillgången på utbildade akademiker är kraftigt snedfördelad i landet. Västerås är ledande i Västmanland, men ligger klart efter t.ex. Umeå och Linkö-

ping. Som helhet framstår Västmanland som en medelmåttig miljö. Skall Västerås bli en uthållig miljö för ett högteknologiskt näringsliv måste troligen antalet forskarutbildade fördubblas. Idag finns ca 1 000 forskarutbildade i Linköping och Umeå, medan siffran för Västerås är 300. Den låga siffran för Västerås påverkar självklart även övriga närliggande kommuner i Västmanland på ett negativt sätt.

Högskolan i Eskilstuna/Västerås

Högskola är jämte kommunikationer en av de mer avgörande faktorerna för en positiv utveckling av länet.

Västmanlands län är i en unik situation genom att inom sina gränser ha flera stora exportföretag som är världsledande var och en inom sitt område. Ett av villkoren för dessa företags utveckling är tillgången på kvalificerad arbetskraft.

Högskolan i Eskilstuna/Västerås (HE/V) är den enda högskolan i såväl Södermanlands som Västmanlands län. Detta är en för landet unik situation. Alla andra län utom Gotland har en "egen" högskola. En uppdelning av HE/V i dagens läge skulle inte vara lycklig. De två delarna skulle bli alltför svaga var för sig för att kunna bli tillräckligt attraktiva alternativ till utbildningsanstalterna i Stockholm/Uppsalaregionen. Därför bör man inrikta sig på att bygga ut högskolan som en för västra Mälardalen gemensam högskola.

Trots att högskolan i Eskilstuna/Västerås kan sägas "ansvara" för två län av normalstorlek är högskolan i Eskilstuna/Västerås av medelstorlek bland de mindre och medelstora högskolorna. Högskolans sammanlagda grundutbildningsanslag för 1990/91 är ungefär lika stora som för "ettlänshögskolorna" i Falun/Borlänge, Gävle/Sandviken och Jönköping, men väsentligt mindre än anslagen till högskolorna i Karlstad, Örebro, Växjö, Sundsvall/Härnösand och Kalmar.

I dag bedriver högskolan i Eskilstuna/Västerås utbildning på fem orter. Det är förutom huvudorterna Eskilstuna och Västerås, även Nyköping, Katrineholm och Ludvika.

Idag ges vid högskolan:

Förskolläraryt utbildning, flera ekonomutbildningar och datautbildningar ett antal två och treåriga tekniska utbildningar inklusive YTH och teknikerutbildningar, samt språkutbildning i form av ett begränsat antal fristående kurser. Utbildning på fristående kurser finns även inom ekonomi och data.

De tekniska utbildningarna svarar för mer än hälften av högskolans omslutning inom grundutbildningen.

I årets budgetproposition föreslår man att en del av den föreslagna utbyggnaden inom försöksverksamheten med den nya ingenjörsutbildningen skall finansieras genom en neddragning av LIF-anslaget på några av de högskolor som tidigare startat lokala ingenjörslinjer. För HE/V:s del innebär detta en realminskning av anslaget med 8-10 procent.

Enligt min uppfattning är detta för ett av ingenjörer och tekniker så hårt beroende län som Västmanland en oacceptabel utbildningspolitik. Låt högskolan Västerås/Eskilstuna istället få en utbyggd utbildningskapacitet på ingenjörslinjer.

Resultatet av de föreslagna förändringarna är i praktiken att man straffar de högskolor däribland HE/V, som tagit initiativ och bidragit till att bana väg för den nya ingenjörutbildningen, medan de högskolor som inte gjort detta slipper en anslagsreduktion.

Mot. 1989/90
A438

Tillsammans med de i regeringens budgetförslag föreslagna minskningarna på de lokala linjerna skulle resultatet för HE/V:s del kunna bli att antalet platser på två eller treåriga ingenjörutbildningar som idag totalt uppgår till 240 under treårsperioden inte ökar med mer än sammanlagt 90 platser, samtidigt som betydligt flera T4-klasser dras in i gymnasieskolorna i de två länen.

Mot bakgrund av det redovisade är det angeläget att HE/V inte får någon realminskning av LIF-anslaget för nästa budgetår och att man inte heller gör några minskningar av LIF-anslaget under resten av treårsperioden. Jag vill i det sammanhanget hänvisa till att folkpartiet i sin partimotion om högskolan föreslår ett högre LIF-anslag än regeringen föreslagit.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av infrastrukturen i Västmanland.

Stockholm den 24 januari 1990

Hugo Bergdahl (fp)

