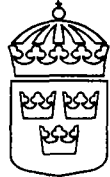


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU26

Transportforskning



1989/90
TU26

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas regeringens förslag om transportforskning i proposition 1989/90:90, avsnitt 15.

Vidare behandlas motioner som väckts med anledning av denna proposition och motioner som framlagts under den allmänna motions tiden i januari 1990.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsyrkanden.

Det innebär bl.a. att utskottet föreslår en allmän nivåhöjning av VTI:s FoU-medel med 6 milj. kr. under de närmaste tre budgetåren. Nyttillskottet skall användas för en utökning av järnvägsforskningen. Utskottet föreslår vidare en höjning av TFB:s FoU-medel med 4 milj. kr. under denna treårsperiod.

Vid betänkandet har fogats 19 reservationer. De frågor som reservanternas avser samt de partigrupper som avgett reservationerna redovisas översiktligt under avsnitt 5 Hemställen (s. 19–20).

Vidare har vid betänkandet fogats ett särskilt yttrande av mp-ledamoten.

Propositionen

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1989/90:90 under avsnitt 15 (s. 135–152)

1. att riksdagen till Statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. att riksdagen till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 44 881 000 kr.,
3. att riksdagen godkänner de riktlinjer för resursförstärkningar för budgetåren 1991/92–1992/93 som angetts i propositionen,
4. att riksdagen till Statens väg- och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 5 000 000 kr.,

5. att riksdagen till Transportforskningsberedningen för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 40 133 000 kr.,

6. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge att transportforskningsberedningen får besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt under budgetåren 1991/92 och 1992/93 inom en ram av 33 600 000 kr. resp. 23 100 000 kr.

Motionerna

Motioner med anledning av proposition 1989/90:90 om forskning, avsnitt 15

1989/90:T22 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning och utveckling rörande telekommunikationerna,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av utvecklingsarbetet på järnvägsområdet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om villkoren och inriktningen av Sveriges medverkan i internationella samarbetsprojekt,

4. att riksdagen till anslaget I 2. Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 4 000 000 kr. förhöjt anslag på 49 881 000 kr. varvid förhöjningen skall användas för järnvägsforskning,

5. att riksdagen godkänner de riktlinjer för ytterligare resursförstärkning till statens väg- och trafikinstitut för budgetåren 1991/92 och 1992/93 som angetts i motionen,

6. att riksdagen till anslaget I 4. Transportforskningsberedningen för budgetåret 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 6 000 000 kr. förhöjt anslag på 46 133 000 kr. att användas till oberoende kunskapsuppbyggande enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

7. att riksdagen godkänner de riktlinjer för ytterligare resursförstärkingar till transportforskningsberedningen för budgetåren 1991/92 och 1992/93 som angetts i motionen.

1989/90:T23 av Inger Hestvik m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att förstärka transportforskningen i Borlänge.

1989/90:T24 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas — med motivering i motion 1989/90:Ub125 — att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av möjligheterna att avveckla transportforskningsberedningen.

1989/90:T25 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1989/90:TU26

1. att riksdagen hos regeringen begär att alla inblandade departements, statliga myndigheters och övriga organs politiska och ekonomiska engagemang i PROMETHEUS och DRIVE framläggs för granskning i riksdagen,
2. att riksdagen beslutar att avbryta allt statligt engagemang i PROMETHEUS och DRIVE i avvaktan på redovisningarna av projektet,
3. att riksdagen beslutar att de resurser som i dag används och som regeringen i proposition 1989/90:90 föreslår skall användas till projekt av ovan nämnda slag skall överföras till forskningsprojekt som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem.

1989/90:T26 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att transportforskningsberedningen och väg- och trafikinstitutet bör få ändrade direktiv att verka för utveckling av 2000-talets ekologiskt godtagbara transportsystem,
 2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ekologiskt godtagbara transportsystem bör utvecklas till prototyp och fullskaleförsök inom fem år,
 3. att riksdagen beslutar att ett nytt anslag Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem inrättas och att totalt 500 milj. kr. anslås under detta anslag för budgetåren 1990/91, 1991/92 och 1992/93,
 4. att riksdagen beslutar att 100 milj. kr. anslås under anslaget Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem för budgetåret 1990/91, och att anslaget fördelas med
 - 75 milj. kr. till transportforskningsberedningen,
 - 10 milj. kr. till väg- och trafikinstitutet,
 - 10 milj. kr. till teknikvetenskapliga forskningsrådet och
 - 5 milj. kr. till en professur i järnvägsteknik m.m. och att dessa medel används i enlighet med vad som angetts i motion 1989/90:Ub141,
 5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Ub141 anförts om forskning och utveckling i syfte att miljöanpassa trafiksystemen,
 6. att riksdagen beslutar att transportforskningsberedningen får utökad anslag för budgetåret 1990/91 med 2,4 milj. kr., vilket innebär att anslaget i fråga blir 42 533 000 kr.
- Motiveringen till yrkandena återfinns i motion Ub141.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990

1989/90:T215 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

19. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerheten.

1989/90:T220 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

6. att riksdagen beslutar att i enlighet med vad i motionen anförts inrätta ett nytt statligt budgetanslag Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik och att anslå 500 milj. kr. till detta för budgetåret 1990/91,

7. att riksdagen hos regeringen begär ett, i enlighet med vad som anförts i motionen, statligt stödprogram med en total budgetram på 15 miljarder kronor till utveckling av miljövänlig kollektivtrafik under 1990-talet,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utveckla trafikens mellanformer.

1989/90:T221 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att utveckla trafiksäkrare småbilar och om behovet av skärpta trafiksäkerhetsnormer för bilar.

1989/90:T234 av Viola Claesson m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att ge regeringen i uppdrag att initiera och stödja en folkbildningsinsats med den i motionen nämnda inriktningen och med kvinnoperspektivet på transportsystemet,

2. att riksdagen beslutar att anslå 20 milj. kr. till genomförandet av folkbildningsinsatsen.

1989/90:T240 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för att minska omfattningen av just-in-time-transporterna på landsväg.

1989/90:T241 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att minska omfattningen av just-in-time-transporter.

1989/90:T242 av Ulla Orring (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en samlad översyn av bilåkandets kostnader i olika delar av landet.

1989/90:T247 av Eva Johansson m.fl. (s) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo861 anförts om fortsatt statligt stöd för omställning till miljövänlig kollektivtrafik.

1989/90:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder som ytterligare försvårar för bilfamiljerna,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättandet av en bisocial utredning,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att minimera bilismens negativa miljöpåverkan,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm.

1989/90:T249 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

6. att riksdagen inrättar ett nytt anslag H 7. Miljövänlig kollektivtrafik i städer m.m. och för budgetåret 1990/91 anslår 500 000 000 kr.

1989/90:T250 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att samhällseffekterna av den s.k. Just-in-time-principen utreds.

1989/90:T252 av Claes Roxbergh och Elisabet Franzén (båda mp) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att i enlighet med vad som anförts i motionen inrätta ett nytt statligt budgetanslag Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik och att anslå 500 milj. kr. till detta för budgetåret 1990/91,

3. att riksdagen hos regeringen begär ett, i enlighet med vad som anförts i motionen, statligt stödprogram med en total budgetram på 15 miljarder kronor till utveckling av miljövänlig kollektivtrafik under 1990-talet.

1989/90:T424 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av forskning om de psykologiska faktorernas betydelse för uppkomst av trafikolyckor.

1989/90:T527 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s och länstrafikbolagens nyansskaffningar av lokal- och regionaltåg.

1989/90:T539 av Sigge Godin m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär att resterande medel av utvecklingsanslaget på 100 milj. kr. reserveras för utveckling av ett nytt regionaltåg/motorvagn.

1989/90:T910 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kommunikationsdepartementet får i uppdrag att ta fram ett tidsbegränsat ekonomiskt utvecklingsstöd för minibustrafik till de kommuner som vill genomföra servicelinjer med minibussar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kommunikationsdepartementet informerar kommunerna om minibussarnas möjligheter och de stödmöjligheter som kommer att utvecklas som följd av kraven under yrkande 1.

1989/90:T913 av Kjell Dahlström (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utveckling av olika former av hyrbilssystem bör stödjas,

2. att riksdagen hos regeringen begär att transportforskningsberedningen får i uppdrag att informera om möjligheterna att bilda ekonomiska bilandelsföreningar,

3. att riksdagen hos regeringen begär att statens järnvägar får i uppdrag att redovisa möjliga utvecklingar av hyrbilscentraler vid järnvägsstationerna samt kopplingar mellan rabattkort och biluthyrningstarriff,

4. att riksdagen hos regeringen begär att skatte- och försäkringsfrågor i biluthyrningsbranschen utreds med syfte att underlätta branschens utveckling.

1989/90:T914 av Kjell Dahlström m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett statligt initiativ för utveckling av ett spårbilssystem.

1989/90:T930 av Elver Jonsson och Gudrun Norberg (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättande av en bilsocial utredning.

Bakgrund

De statliga satsningarna på forskning och utveckling i vårt land finansieras via anslag direkt till högskolorna, via anslag till forskningsråd — som fördelar medel främst efter inomvetenskapliga kriterier — samt via anslag till sektorsansvariga myndigheter som även de i stor utsträckning förlägger sin forskning till högskolorna. Utskottet kommer i den följande framställningen att använda förkortningen FoU för forsknings- och utvecklingsarbete och häri i förekommande fall även innefatta arbete med demonstrationsprojekt o.d.

År 1984 inleddes en ordning med att riksdagen på grundval av förslag av regeringen beslutar om treårsprogram för forskningen. Det första treårsprogrammet, som avsåg perioden 1984/85—1986/87, lades fram i proposition 1983/84:107. På förslag i denna proposition godkände riksdagen (bet. TU 1983/84:30, rskr. 386) bl.a. att transportforskningsdelegationen och kollektivtrafikberedningen den 1 juli 1984 skulle sammanföras till en ny myndighet, transportforskningsberedningen (TFB).

År 1987 lades forskningsprogrammet för perioden 1987/88—1989/90 fast. Beträffande FoU inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde beslöt bl.a. (prop. 1986/87:80, bet. TU 27, rskr. 290) att trafikens effekter på miljön skulle vara en huvudpunkt inom den framtida transportforskningen vilket bl.a. skulle innebära en ökad satsning på järnvägsorienterad forskning som ett led i en satsning på miljövänliga transportalternativ. Vissa ökade resurser anvisades till TFB och till statens väg- och trafikinstitut (VTI).

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (s. 138—141, 257—259 och 398) beslöt riksdagen år 1988 (bet. TU 1987/88:18, rskr. 202) bl.a. om förstärkning av järnvägsforskningen samt anvisade på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret

1987/88 ett reservationsanslag till Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken på 100 milj. kr. att disponeras av TFB.

Den nu framlagda propositionen gäller forskningsprogrammet under perioden 1990/91—1992/93.

1989/90:TU26

Utskottet

1 Anslag till statens väg- och trafikinstitut

Verksamheten vid statens väg- och trafikinstitut (VTI) finansieras dels med bidrag direkt över statsbudgeten över reservationsanslaget Bidrag till statens väg- och trafikinstitut, dels med ersättning för uppdragsforskning, vilken verksamhet redovisas under förslagsanslaget Statens väg- och trafikinstitut. Bidraget över statsbudgeten är avsett att täcka kostnader för myndighetsuppgifter vid VTI och för VTI:s egen FoU-verksamhet.

Regeringen föreslår i forskningspropositionen en fortsatt och förstärkt satsning på järnvägsforskningen vid VTI. I tre riksdagsbeslut — järnvägspolitiska beslutet år 1985, forskningspolitiska beslutet år 1987 och trafikpolitiska beslutet år 1988 — har det slagits fast att det järnvägsorienterade forsknings- och utvecklingsarbetet borde få en större andel av de totala FoU-resurserna. Så har också skett.

VTI har sålunda under de senaste tre budgetåren (1987/88—1989/90) tilldelats 1,6 milj. kr. för att bygga upp en baskompetens inom området. VTI har i dag en särskild enhet för järnvägsforskning och planerar att tillsätta ett särskilt programråd med representanter från banverket, SJ och andra intressenter. Programrådets uppgift blir att prioritera och samordna VTI:s kommande järnvägs-FoU.

En samverkansgrupp för järnvägsforskning bildades år 1987. I gruppen ingår representanter för TFB, VTI, SJ, banverket, styrelsen för teknisk utveckling (STU), industrin och högskolan. Gruppen har under hösten 1989 utarbetat ett järnvägsforskningsprogram som visar på många angelägna forskningsområden. Fortfarande finns emellertid vissa oklarheter, exempelvis beträffande hur stora resurser SJ och banverket kommer att avsätta för långsiktig forskning. Diskussioner pågår också beträffande former, innehåll och resursfördelning vad gäller den forskning som på uppdrag av SJ och banverket bedrivs vid VTI.

Av propositionen framgår att både SJ och banverket ställer sig positiva till en ytterligare uppbyggnad av den grundläggande järnvägsforskningen vid VTI. SJ använder redan i dag VTI:s kompetens inom säkerhetsområdet. Hittills handlar det om projekt för ca 700 000 kr. SJ har för avsikt att fördjupa samarbetet inom detta område. Ett samarbetsavtal är under utarbetande. Banverket framhåller angelägenheten av att VTI ges möjlighet att bygga upp en egen baskunskap och grundkompetens inom de järnvägsspecifika områdena. Banverkets

kostnader för FoU-uppdrag vid bl.a. VTI och högskolor uppgick under år 1989 till 10–15 milj. kr. Även järnvägsinspektionen använder redan i dag VTI:s kompetens i järnvägsforskning.

I forskningspropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår till I 2. Bidrag till statens väg- och trafikinstitut anvisar ett reservationsanslag på 44,9 milj. kr. Regeringens förslag innebär en allmän nivåhöjning av VTI:s FoU-medel med 1 milj. kr. för budgetåret 1990/91, 3 milj. kr. för budgetåret 1991/92 samt 2 milj. kr. för budgetåret 1992/93, dvs. totalt 6 milj. kr. reall under treårsperioden. Nytilskottet föreslås användas uteslutande för utökning av järnvägsforskningen. Enligt regeringen bör den miljöinriktade forskningen i övrigt prioriteras inom den ram som VTI förfogar över.

I motion T22 (c) yrkas att riksdagen anvisar 49,9 milj. kr. eller 5 milj. kr. utöver regeringens förslag. För vart och ett av de följande två budgetåren föreslås också i motionen att anslaget räknas upp med 5 milj. kr. Höjningarna avses användas enbart för järnvägsforskning.

Utskottet finner för sin del att regeringens förslag till medelsanvisning för de kommande tre budgetåren innebär en väsentlig resursförstärkning och tillstyrker därför dessa förslag, medan motionsyrkandena avstyrks.

I propositionen föreslås vidare att riksdagen för nästa budgetår till I 1. Statens väg- och trafikinstitut anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. och till I 3. Statens väg- och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning ett reservationsanslag på 5 milj. kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

2 Anslag till transportforskningsberedningen, m.m.

Transportforskningsberedningen (TFB) har till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna forskning, utveckling och demonstrationsprojekt som rör transporter, trafik och trafiksäkerhet. TFB:s verksamhet är indelad i områdena (1) gemensamma frågor, (2) persontransporter, (3) godstransporter och materialadministration, (4) trafiksäkerhet, (5) samhälls- och transportekonomi, (6) post- och telefrågor samt (7) information och dokumentation.

Beträffande inriktningen av TFB:s verksamhet konstaterar regeringen att det finns två grundläggande krav på den fortsatta transportforskningen.

Transportforskningen skall för det första ta fram underlag för åtgärder som krävs för att uppnå de av riksdagen beslutade trafikpolitiska målen. Särskilt bör enligt regeringen målen för infrastrukturen, miljön och trafiksäkerheten uppmärksammas. Det är t.ex. viktigt att TFB genomför samlade framtidsstudier inom prioriterade områden av transportsektorn.

Transportforskningen skall för det andra skapa handlingsberedskap inför problem som inte kan förutses i dag och bygga upp en kunskapsbas inför framtiden. Detta är en av TFB:s huvuduppgifter. Det är enligt propositionen viktigt att peka på det samband som finns mellan

tillämpad FoU inom transportsektorn och den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen inom högskolan. Denna senare forskning behövs för att vidmakthålla och utveckla kunskaps- och kompetensbasen inom transportforskningen. Högskolan kan emellertid också bidra med kompetens i utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt, exempelvis vad gäller metodikfrågor och utvärdering.

Regeringen föreslår också en förstärkning av TFB:s samordningsroll genom skapandet av en grupp under TFB:s ordförandeskap med företrädare för de myndigheter, som bedriver transportforskning eller forskning med nära anknytning till transportsektorn. En uppgift för gruppen bör vara att informera om och översiktligt behandla myndigheternas forsknings- och utvecklingsprogram. Härigenom kan samordnings- och avgränsningsfrågor för transportforskningen klaras ut. Gruppens uppgift bör vidare vara att överväga behov av samfinansiering av projekt, tjänster och ramprogram vid högskolorna.

Regeringen biträder mot denna allmänna bakgrund TFB:s föreslagna prioriterade FoU-områden under den kommande treårsperioden. Dessa innefattar bl.a. ökad forskning om kollektivtrafik och järnvägstrafik, trafikens miljö- och energieffekter, den framtida infrastrukturen samt persontransporter.

I forskningspropositionen föreslås att riksdagen *dels* under reservationsanslaget Transportforskningsberedningen för nästa budgetår anvisar 40,1 milj. kr., *dels* medger att regeringen bemyndigar TFB att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsobjekt under budgetåren 1991/92 och 1992/93 inom en ram av 33,6 resp. 23,1 milj. kr.

Regeringens förslag innebär en allmän nivåhöjning av TFB:s FoU-medel med 2 milj. kr. för budgetåret 1990/91, 1 milj. kr. för budgetåret 1991/92 samt 1 milj. kr. för budgetåret 1992/93, dvs. 4 milj. kr. reallt under treårsperioden. Nivåhöjningarna skall möjliggöra ytterligare forskningsinsatser inom de av beredningen prioriterade områdena. Utöver detta föreslås att TFB erhåller ytterligare medel för sin roll inom den energirelaterade transportforskningen. Dessa medel — 6 milj. kr. per år under perioden 1990/91—1992/93 — föreslås anvisa inom ramen för energiforskningsprogrammet under industridepartementets huvudtitel.

I motion T22 (c) yrkas att anslaget till TFB för budgetåren 1990/91—1992/93 höjs med ytterligare 6 milj. kr. per år utöver regeringens förslag. För budgetåret 1990/91 yrkas därmed ett anslag på 46 133 000 kr. Resursförstärkningarna föreslås användas för oberoende kunskapsuppbyggande FoU.

I motion T26 (mp) yrkas att riksdagen till TFB anvisar 42,5 milj. kr. för nästa budgetår eller 2,4 milj. kr. utöver regeringens förslag. Därmed kan enligt motionen satsningen på miljöbetonad forskning genomföras utan inskränkningar i den traditionella transportforskning som TFB stöder.

Utskottet anser att regeringens förslag till medelsanvisning innebär att en väsentlig förstärkning av forskningsinsatserna kan göras. Förslaget tillstyrks därför av utskottet medan motionsyrkandena avstyrks.

Utskottet tillstyrker även att regeringen bemyndigar TFB att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt i enlighet med förslaget i propositionen.

I motion T24 (m) yrkas att regeringen bör redovisa möjligheterna att *avveckla transportforskningsberedningen* och överföra anslagsmedlen till forskningsråden. Syftet skulle vara att åstadkomma en FoU-medelsfördelning på strikt vetenskapliga kriterier.

Utskottet vill med anledning av detta yrkande erinra om att en nordisk expertgrupp nyligen har presenterat en utvärdering av TFB:s verksamhet för regeringen. Gruppen har på grund av bl.a. intervjuer kommit fram till vissa slutsatser och förslag. När det gäller den svenska transportforskningens organisation anser därvid expertgruppen att TFB även fortsättningsvis bör vara ett forskningsfinansierande organ. Utskottet vill också erinra om att TFB som samordningsansvarigt sektorsorgan i enlighet med riksdagens forskningspolitiska beslut år 1987 bidrar till att stärka den långsiktiga kunskapsuppbyggnaden vid högskolan. Redan i dag svarar universitet och högskolor för ca 50 % av den forskning som beredningen fördelar medel till. TFB medverkar också till en ökad samverkan med forskare vid högskolan genom att stimulera institutionerna att upprätta fleråriga ramprogram till vilka TFB kan bevilja visst basstöd. Vidare finansierar TFB i dag ett antal tjänster vid olika högskolor. En strävan från beredningens sida är att öka detta antal tjänster samt att bevilja medel till dessa tjänster och vissa projekt för en längre tid än nuvarande tre år.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion T24 (m).

3 Förslag angående FoU inom särskilda områden m.m.

3.1 FoU om trafiksäkerhet

I motionerna T215 (m) och T424 (m) yrkas på ytterligare forskningsinsatser för att klargöra olika *psykologiska faktorer* påverkan på olycksrisker i trafiken.

Utskottet vill erinra om att TFB för närvarande stöder ett femtontal projekt inom området föräres informationsinhämtning och beslut. Projekten tar bl.a. upp frågor om trafikanternas beteende och möjligheter att påverka detta. Utskottet anser att motionsyrkandena i huvudsak är tillgodosedda och avstyrker därför desamma.

I motion T221 (mp) framhålls att det är viktigt att *trafiksäkerheten hos små eller lätta bilar* avsevärt förbättras samt att skärpta säkerhetsnormer stegvis införs. Enligt motionärerna kräver miljö- och energihänsyn en övergång från dagens bilpark mot mindre modeller. I dag är dessa emellertid mindre trafiksäkra än större bilar.

Forskning om personbilars trafiksäkerhet och utveckling av nyare säkrare modeller sker i stor utsträckning inom ramen för bilindustrins egna FoU-program och ligger därför enligt utskottets mening i huvudsak utanför statens ansvarsområde. Utskottet vill dock erinra om att den omfattande kompetens i trafiksäkerhetsinriktad FoU som byggts upp vid bl.a. VTI också utnyttjas av bilindustrin på uppdragsbasis. Enligt fordonskungörelsen (1972:603) får fordon brukas i trafik endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. TSV utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs om fordons beskaffenhet och utrustning samt föreskrifter om kontroll av fordon. Utskottet förutsätter att TSV noga följer frågan om småbilars säkerhet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T221 (mp) i denna del.

3.2 Studier om bilens samhällsbetydelse m.m.

I motion T242 (fp) föreslås en samlad översyn av bilåkandets kostnader i olika delar av landet. I motionerna T248 (m) och T930 (fp) föreslås tillsättande av en *bilsocial utredning* med inriktningen att undersöka bilens betydelse för olika grupper i samhället, t.ex. barnfamiljer.

Utskottet vill erinra om att TFB stöder ett flertal projekt som syftar till att belysa bilens betydelse i samhället. Inom ramen för FoU-området framtidens persontransporter pågår sålunda ett projekt "Hushållen och persontransporterna", vari särskilt studeras hushållens livscykel, socio-ekonomiska resurser m.m. och deras inverkan på transportbehov och transportmedelsval. De regionala skillnaderna i transportbehoven studeras likaså i ett projekt "Persontransporter och regional utveckling". TFB planerar även ett projekt "Kollektivtrafikens omvärld" vari bilismens betydelse i speciellt storstadsområdena kommer att belysas. Slutligen vill utskottet erinra om att den kommande folk- och bostadsräkningen år 1990 kommer att innehålla frågor om färdmedelsval vid arbetsresor vilket enligt TFB kommer att ge ytterligare underlag för studier om bilens betydelse i samhället.

Mot bakgrund av att således redan nu ett flertal undersökningar om bilens samhällsbetydelse pågår eller planeras avstyrks motionerna T242 (fp), T248 (m) och T930 (fp) i denna del.

I motion T248 (m) riktas kritik mot åtgärder som vidtagits vilka fördyrar bilåkandet samt framhålls behovet av åtgärder för att minimera *bilismens negativa miljöpåverkan*, bl.a. genom stimulanser av alternativa bränslen och trafikplanering för en jämnare trafikrytm.

Beträffande åtgärder för att minska bilismens miljöpåverkan vill utskottet erinra om att miljöinriktad transportforskning sedan riksdagens forskningspolitiska beslut år 1987 utgör ett prioriterat FoU-område och att TFB, VTI och vägverket stöder en rad FoU-projekt med denna inriktning. Speciellt VTI:s studier av miljöeffekter av hastighetsbegränsningar, trafiksignaler och trafikrytm synes tillgodose yrkandet i motion T248 (m).

Med hänvisning till det anförda avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena.

3.3 Internationella FoU-samarbetsprojekt

Regeringen redovisar i den forskningspolitiska propositionen (prop. 1989/90:90 s. 141) att det svenska engagemanget i internationella FoU-projekt inom vägtrafikområdet utvecklats på bred front under senare år. En fortsatt internationalisering inom produktion, handel och transporter leder till behov av nya forsknings-, utvecklings- och demonstrationsinsatser i fråga om transportsystemens framtida roll. Svenska företag inom bil- och informationsteknologibranschen deltar således i det inom Eureka initierade samarbetsprogrammet PROMETHEUS för utvecklande av s.k. "intelligent vägtrafik". Svenska statliga aktörer, bl.a. styrelsen för teknisk utveckling, televerket, VTI och vägverket deltar i PROMETHEUS men också i det av EG initierade samarbetsprogrammet DRIVE. Syftet med DRIVE är att genom introduktion av avancerad informationsteknologi och telekommunikation öka trafiksäkerheten, förbättra kapaciteten och effektiviteten i vägtrafiksystemet samt att minska de negativa miljöeffekterna av vägtrafik i Europa. TFB är svensk samordnare av de statliga insatserna och fungerar som garant för svenska forskares deltagande i DRIVE-projektet. De totala svenska statliga insatserna på området under åren 1988—1990 uppgår till ca 90 milj. kr., varav ca 40 milj. kr. avser DRIVE-programmet.

I motion T22 (c) yrkas att Sverige skall verka för att det fortsatta arbetet inom DRIVE skall ges en klar miljöprofil och att detta skall vara ett villkor för svensk statlig medverkan i programmet.

I motion T25 (vpk) yrkas att alla inblandade departements, statliga myndigheters och övriga organs politiska och ekonomiska engagemang i PROMETHEUS och DRIVE skall framläggas för granskning i riksdagen. I motionen yrkas också att allt statligt engagemang i PROMETHEUS och DRIVE skall avbrytas i avvaktan på den föreslagna redovisningen och att de resurser som avses satsas på dessa program överförs till FoU-projekt som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem.

TFB har i augusti 1989 fått regeringens uppdrag att samordna de statliga svenska insatserna inom de internationella samarbetsprojekten PROMETHEUS och DRIVE. I uppdraget ingår även att löpande redovisa utvecklingen. I det nämnda samordningsuppdraget till TFB slås fast att det svenska statliga engagemanget i de berörda europeiska FoU-samarbetsprojekten skall bygga på en helhetssyn utgående från de av riksdagen i 1988 års trafikpolitiska beslut fastslagna målsättningarna om effektivitet, trafiksäkerhet, miljö och regional balans. I uppdraget uttrycks särskilt att miljöaspekterna skall ges särskild tyngd i det svenska arbetet inom ramen för projekten.

Utskottet understryker vikten av att dessa riktlinjer följs. Av det anförda följer att yrkandet i motion T22 (c) att ett villkor för svensk medverkan i *internationella samarbetsprojekt skall vara att de ges en klar miljöprofil* får anses tillgodosett.

Utskottet har vid flera tillfällen, senast under förra riksmötet (bet. 1988/89:TU14 s. 9–10), avstyrkt yrkanden om att *avbryta allt statligt engagemang i PROMETHEUS och DRIVE*. Utskottet har därvid pekat på projektens trafiksäkerhetsinriktning och att det är väsentligt att man från svensk sida följer FoU som bedrivs utanför vårt land för att vi skall kunna tillgodogöra oss resultaten av vad som därvid kommer fram. Utskottet har nu samma uppfattning. Beträffande stöd till FoU om miljövänliga kollektivtrafiksystem erinrar utskottet om det omfattande arbete som bedrivs på området av TFB bl.a. inom ramen för det särskilda engångsanslaget för stöd till utveckling och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken.

Av det nu sagda följer att yrkandena i motionerna T22 (c) och T25 (vpk), att projekten skall ges en klar miljöprofil resp. att de skall avbrytas, avstyrks.

Utskottet förutsätter vidare att regeringen återkommer till riksdagen i lämplig form med en *redovisning av de statliga insatserna i projekten* då TFB slutfört sitt uppdrag. Yrkandet i motion T25 (vpk) om en särskild riksdagsgranskning avstyrks därför.

3.4 FoU om trafikens mellanformer, m.m.

I fyra motioner yrkas på ökade FoU-insatser inom olika områden i gränslandet mellan privatbilism och kollektivtrafik.

I motion T220 (mp) förordas utveckling av mellanformer som taxitrafik och hyrbilar genom insatser från TFB.

I motion T910 (mp) framhålls att regeringen bör ges i uppdrag att ta fram ett tidsbegränsat utvecklingsbidrag för kommuner som vill införa servicelinjer med minibustrafik. Vidare yrkas att riksdagen informerar kommunerna om minibussarnas möjligheter samt om de bidrag som kan utgå.

Motion T913 (mp) innehåller yrkanden om insatser för att främja hyrbilssystem. Enligt motionen bör TFB informera om möjligheterna att bilda ekonomiska bilandelsföreningar. SJ bör redovisa möjligheter till utveckling av hyrbilscentraler vid järnvägsstationer. Vidare bör enligt motionen skatte- och försäkringsfrågor i biluthyrningsbranschen utredas för att underlätta branschens utveckling.

I motion T914 (mp) framhålls att några uppfinnare och ingenjörer, utan något statligt eller annat stöd, utvecklat ett spårbilssystem som innebär att lätta banor byggs, som regel ovan mark. På dessa banor går elektriskt drivna fordon av personbilsstorlek. Fordonen är förarlösa. Riksdagen bör uttala sitt stöd och regeringen därefter ta de nödvändiga stegen för att starta ett innovationsförlopp.

Utskottet vill beträffande yrkandena i fråga om hyrbilar och taxitrafik i motionerna T220 (mp) och T913 (mp) erinra om att TFB inom ramen för FoU-området persontransporter genomfört flera olika projekt med anknytning till utveckling av taxitrafik. Ytterligare projekt med denna

inriktning planeras. Man följer även utvecklingen beträffande hyrbilar. I samarbete med SJ stöds bl.a. ett projekt beträffande integrationsmöjligheter mellan olika trafikformer vid järnvägsstationerna.

Beträffande minibustrafik har under de senaste åren s.k. servicelinjer med minibussar inrättats i en lång rad kommuner. Dessa linjer kan ge kollektivtrafikservice i områden där vanlig busstrafik inte är lämplig, och fungerar även som ett alternativ till färdtjänst för äldre och handikappade trafikanter. Beträffande yrkandena i motion T910 (mp) om ytterligare statliga bidrag till införande av minibustrafik bör erinras om att utskottet under förra riksmötet (bet. 1988/89:TU14 s. 10—11) avstyrkte en motion med motsvarande innehåll. Utskottet pekade då på att riksdagen genom sitt trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, s. 287—291 och s. 383) anvisat ett reservationsanslag på 110 milj. kr. som skall användas bl.a. för bidrag till handikappanpassning av kollektivtrafik. Från detta anslag kan trafikhuvudmän få upp till 50 % statsbidrag på särskilda investeringar för inrättande av servicelinjer. Regeringen har också i årets budgetproposition (1989/90:100 bil. 7, s. 131) föreslagit att statsbidraget till färdtjänst skall kunna användas även för servicelinjer med linjebussar. TFB stöder vidare ett omfattande försök med minibussar i Helsingborg. Utskottet är inte berett att föreslå att ekonomiskt stöd härutöver skall kunna utgå för inrättande av minibustrafik.

Spårbilssystem kräver uppbyggnad av en ny infrastruktur. TFB följer den internationella utvecklingen, bl.a. försök som genomförts i Frankrike.

Utskottet anser i likhet med vad som anförts i motionerna att det är väsentligt att utveckla nya typer av trafiklösningar. Som redovisats pågår ett sådant utvecklingsarbete. Med hänvisning härtill avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena.

3.5 FoU om just-in-time-transporter

I tre motioner behandlas utvecklingen mot s.k. just-in-time-transporter. Denna utveckling innebär att företagen minskar sin lagerhållning av varor och i stället förlitar sig på tidsprecision vid leveranser från underleverantörer och till kunder.

I motion T250 (c) yrkas att samhällseffekterna av just-in-time-principen utreds. Bl.a. pekar motionärerna på ökade miljökostnader till följd av ökad transportintensitet på vägnätet.

I motionerna T240 (vpk) och T241 (vpk) yrkas med anledning av dessa ökade samhällskostnader att regeringen skall uppdras att ta fram förslag i syfte att minska omfattningen av just-in-time-transporter.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att just-in-time-principen under senare tid varit föremål för ingående diskussioner mellan trafikmyndigheter och forskningsorgan, bl.a. TFB. Med anledning härav har TFB initierat ett flertal FoU-projekt som avses belysa de samhälleliga konsekvenserna av utvecklingen inom godstransportmarknaden. Ett projekt "Samhällseffekter av rationalisering inom MA-området" med

denna inriktning kommer att redovisas under år 1990. Flera andra projekt rör godsdistribution i glesbygd. TFB har också projekt som behandlar möjligheterna till kostnadseffektiva åtgärder för att uppnå miljöpolitiska mål på marknaden för långväga godstransporter.

Utskottet anser att yrkandet i motion T250 (c) mot bakgrund av dessa pågående studier får anses tillgodosett. Med hänvisning härtill avstyrks motionsyrkandet.

Konsekvenserna för samhället av just-in-time-transporter kommer att bedrivas i de ovan redovisade FoU-projekten. Utskottet som inte är berett att förorda att riksdagen skall uttala sig för en minskning av dessa transporter avstyrker därför motionerna T240 (vpk) och T241 (vpk) i nu behandlade delar.

3.6 FoU om järnvägar och regionalståg

I motion T22 (c) påpekas behovet av ytterligare FoU-insatser inom järnvägsområdet. Bl.a. gäller det enligt motionärerna insatser för att utveckla lätta rälsfordon för trafik i glesbygd och kombitrafikkoncept för överföring av godstrafik från landsväg till järnväg.

I motion T527 (vpk) framförs en rad krav på kommande generation regionalståg beträffande komfort, hastighet, ekonomi m.m.

I motion T539 (fp) yrkas att återstående del av engångsanslaget på 100 milj. kr. för utvecklingsinsatser inom kollektivtrafiken skall reserveras för utveckling av en ny motorvagn för regionaltrafik.

Regeringen har i den forskningspolitiska propositionen prioriterat *järnvägsforskning* och föreslagit en utökning av resurserna vid VTI för denna typ av forskning. TFB har även en rad FoU-projekt med inriktning på kombitrafik och järnvägstrafik utöver arbetet med utveckling av ett nytt regionalståg inom ramen för nämnda engångsanslag. Yrkandet i motion T22 (c) synes därför redan i huvudsak tillgodosett. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

Beträffande kraven på en *ny motorvagnsgeneration för regionaltrafik* vill utskottet erinra om att TFB för närvarande i samarbete med SJ, tillverkare och trafikhuvudmän utvecklar sådana fordon i enlighet med det FoU-program som fastställdes våren 1989. Programmet togs fram efter ingående diskussioner med berörda parter och torde i allt väsentligt tillgodose yrkandet i motion T527 (vpk), varför motionen avstyrks.

Det *engångsanslag för utvecklingsinsatser* inom kollektivtrafiken m.m. som riksdagen anvisade som en del i 1988 års trafikpolitiska beslut omfattar dels insatser för lokal och regional tågtrafik, dels för lokal och regional kollektivtrafik i övrigt. TFB har valt att tills vidare avsätta 30 milj. kr. av anslaget till vardera området. De återstående medlen kommer att fördelas vid ett senare tillfälle. FoU-programmet för regionalståg omfattar tiden fram till år 1993. Utskottet är inte berett att nu

förorda att sammanlagt 70 milj. kr. av anslaget skall användas för regionalutveckling i enlighet med motion T539 (fp), varför motionen avstyrks i nu behandlad del.

3.7 Stöd till miljövänlig kollektivtrafik, m.m.

I motion T26 (mp) yrkas att regeringen skall ge TFB och VTI direktiv att verka för *utveckling av ekologiskt godtagbara transportsystem inför 2000-talet*. Det kan enligt motionärerna gälla drift med alternativa bränslen, nya trafiksystem som spårtaxi, nya reningsmetoder för utsläpp eller FoU om spårtrafiken (yrkande 1). Motionärerna yrkar också att ett sådant transportsystem skall vara utvecklat till prototyp och fullskaleförsök inom fem år (yrkande 2). Ett nytt anslag kallat *Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem* föreslås inrättat. Från anslaget skall medel anvisas för FoU bl.a. om alternativa bränslen, spårbundna trafiksystem m.m. inkl. fullskaleförsök. Sammanlagt 500 milj. kr. föreslås anvisas under treårsperioden 1990/91—1992/93 (yrkande 3). För budgetåret 1990/91 föreslås i motionen (yrkande 4) ett anslag på 100 milj. kr. fördelat med 75 milj. kr. till TFB, 10 milj. kr. till VTI, 10 milj. kr. till ett nytt teknikvetenskapligt forskningsråd och 5 milj. kr. till en professur i järnvägsteknik m.m.

Utskottet anser att den prioriterade ställning inom transportforskningen som miljöfrågorna nu fått i två forskningspropositioner i rad innebär en klar markering av den vikt riksdagen ger frågan. Några ytterligare direktiv torde inte behövas. Yrkandena 1 och 2 i motion T26 (mp) avstyrks därför.

Enligt utskottets mening innebär regeringens tidigare behandlade förslag till medelsanvisning för TFB och VTI under den kommande treårsperioden betydande resursförstärkningar. Några ytterligare medel är därför inte utskottet berett att förorda.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet yrkandena 3—5 i motion T26 (mp).

I tre mp-motioner T220, T249 och T252 framförs krav på inrättande av ett nytt anslag kallat *Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik* avsett för investeringar i färdigutvecklad miljövänlig, främst eldriven, kollektivtrafik. För budgetåret 1990/91 föreslås ett anslag på 500 milj. kr. och för hela 1990-talet en ram på 15 miljarder kronor.

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att statsbidrag kan utgå till investeringar i eldriven lokal och regional kollektivtrafik på följande sätt. Statsbidrag lämnas till kommuner och trafikhuvudmän för byggande av spår- och järnvägsanläggningar (banvallar, tunnlar, broar, strömförsörjning etc.) och anläggningar för strömförsörjning av trådbussar. Det betyder att bidrag utgår för byggande av järnvägar, tunnelbanor, spårvägar och trådbusslinjer. Bidragen finansieras från anslaget Byggande av länstrafikanläggningar.

Från detta anslag kan vidare statsbidrag lämnas till kommuner och trafikhuvudmän för investeringar i rullande materiel samt planerings-, trafiklednings- och informationssystem som främjar miljö, energieffektivitet och samordning inom lokal och regional kollektiv persontrafik. Det betyder att bidrag t.ex. kan lämnas till merkostnaden vid anskaffning av trådbussar och duobussar.

Som en följd av det trafikpolitiska beslutet har också 50 milj. kr. anvisats för utveckling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg.

Riksdagen fattade år 1978 beslut om den s.k. trafikhuvudmannareformen (prop. 1977/78:92, bet. TU 28, rskr. 364). Beslutet innebar att det i varje län skall finnas en trafikhuvudman med ansvar för lokal och regional kollektivtrafik. Riksdagen slog förra året fast att — mot bakgrund av de positiva erfarenheterna — bör grunderna för trafikhuvudmannareformen ligga fast. Reformen har inneburit en standardförbättring av den lokala och regionala trafiken. Med hänvisning härtill och till de möjligheter som finns till statsbidrag för eldriven spår- och busstrafik avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T247 (s) yrkas på fortsatt och utökat *stöd till omställning till miljövänlig kollektivtrafik*, bl.a. i form av etanoldrivna bussar.

Utskottet vill erinra om att det nuvarande reservationsanslaget för utvecklingsinsatser inom kollektivtrafiken ännu ej är slutförbrukat och att nuvarande projekt inom ramen för anslaget löper till åren 1992—1993. Utskottet finner mot denna bakgrund inte nu anledning att tillstyrka några åtgärder med anledning av motionen och avstyrker därför densamma i denna del.

4 Övriga förslag

I motion T234 (vpk) yrkas att regeringen skall ges i uppdrag att initiera och stödja en folkbildningsinsats angående *kvinnoperspektivet i transportsystemet* bl.a. genom distribution av studiematerial till bl.a. studieförbund och trafikansvariga på olika nivåer. För ändamålet föreslås ett anslag på 20 milj. kr.

Utskottet erinrar om att TFB har flera projekt inom ramen för sina FoU-program som behandlar hushållens resurser för och värdering av trafikutbud etc., vari kvinnoaspekten särskilt beaktas. Resultatet av studierna är eller kommer att bli tillgängliga i rapportform. Utskottet ser givetvis positivt på att forskningsresultat på olika sätt förs ut till beslutsfattare och allmänhet och förutsätter också att så kommer att ske. Utskottet är dock inte berett att förorda något särskilt statligt initiativ med anledning av motionen och avstyrker därför densamma.

I motion T23 (s) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att förstärka *transportforskningen i Borlänge*. Motionärerna framhåller att de tre trafikverken i Borlänge — vägverket, banverket och trafiksäkerhetsver-

ket — har ett betydande behov av FoU-verksamhet. VTI bör enligt motionärerna bygga upp en filial i Borlänge för järnvägsforskning och annan trafikforskning som lämpligen kan förläggas dit.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom Falun/Borlänge-regionen ett intensivt arbete med att etablera regionen som ett transporttekniskt centrum. Vid högskolan i Falun/Borlänge (HFB) finns och planeras ett flertal utbildningslinjer av betydelse för de tre verkens personalbehov.

HFB söker också bygga upp en FoU-verksamhet på transportområdet. I överläggningar under ledning av landshövdingen i länet med generaldirektörerna för de tre verken samt företrädare för HFB och Dalarnas forskningsråd har man enats om att tillsammans verka för en forskningsverksamhet vid HFB inom det transporttekniska området. Vidare arbetar HFB:s styrelse för forskningsfrågor för närvarande med ett ramprogram för FoU inom det transporttekniska området som skall ligga till grund för TFB:s planering av transportforskningen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionen till väsentlig del tillgodosett, varför ett bifall till densamma avstyrks.

I motion T22 (c) påpekas *telesektorns betydelse för bl.a. tjänstesektorn och behovet av FoU om dessa samband.*

Utskottet delar den i motionen framförda åsikten om telekommunikationernas betydelse för samhällsutvecklingen. Behovet av samhällsriktad tele-FoU är också känt. Utskottet vill erinra om att TFB efter förslag i budgetpropositionen 1989 (prop. 1988/89:100 bil. 8, s. 132) fr.o.m. 1 juli 1989 har ansvar för att administrera systemriktad FoU om post- och telekommunikationer. Enligt vad utskottet inhämtat har TFB hållit seminarier i ämnet. Vidare pågår nu förstudier inom ett projekt kallat "Tele- och postsystemets dynamik". TFB bedriver denna typ av forskning i samarbete med post- och televerken. Yrkandet i motion T22 (c) synes mot denna bakgrund inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida, varför utskottet avstyrker detsamma.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *anslag till VTI:s myndighetsuppgifter och egen FoU*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T22 yrkande 4 till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 44 881 000 kr.,

b) med avslag på motion 1989/90:T22 yrkande 5 godkänner de riktlinjer för resursförstärkningar för budgetåren 1991/92 och 1992/93 som angetts i propositionen,

res. 1 (c, vpk)

2. beträffande *anslag till VTI:s uppdragsfinansierade verksamhet*

att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

3. beträffande *anslag till vissa investeringar vid VTI* att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 5 000 000 kr.,

4. beträffande *anslag till TFB*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1989/90:T22 yrkandena 6 och 7 samt 1989/90:T26 yrkande 6 till *Transportforskningsberedningen* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 40 133 000 kr.,

res. 2 (c, vpk)

res. 3 (mp)

5. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge att transportforskningsberedningen får besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt under budgetåren 1991/92 och 1992/93 inom en ram av 33 600 000 kr. resp. 23 100 000 kr.,

6. beträffande *avveckling av transportforskningsberedningen*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T24,

res. 4 (m)

7. beträffande *FoU om psykologiska faktorer*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T215 yrkande 19 i denna del och 1989/90:T424 yrkande 7,

res. 5 (m, fp)

8. beträffande *trafiksäkrare småbilar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T221 yrkande 14,

res. 6 (vpk, mp)

9. beträffande *bilsocial utredning*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T242, 1989/90:T248 yrkandena 2 och 3 och 1989/90:T930,

res. 7 (m, fp)

10. beträffande *bilismens miljöpåverkan m.m.*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T248 yrkandena 4 och 6
res. 8 (m)
11. beträffande *vissa internationella FoU-projekt*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T22 yrkande 3 och
1989/90:T25 yrkandena 2 och 3,
res. 9 (c, mp)
res. 10 (vpk)
12. beträffande *redovisning av statliga insatser i vissa FoU-
projekt*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T25 yrkande 1,
res. 11 (c, vpk, mp)
13. beträffande *FoU om trafikens mellanformer, m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T220 yrkande 8,
1989/90:T910, 1989/90:T913 yrkandena 1—4 och 1989/90:T914,
res. 12 (vpk, mp)
14. beträffande *just-in-time-transporter*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T240 yrkande 5,
1989/90:T241 yrkande 3 och 1989/90:T250 yrkande 10,
res. 13 (vpk, mp)
15. beträffande *forskning om järnvägar och regionalståg*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T22 yrkande 2,
res. 14 (c, vpk, mp)
16. beträffande *nya motorvagnar för regionalståg*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T527,
res. 15 (vpk)
17. beträffande *engångsanslaget för utvecklingsinsatser*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T539 yrkande 2,
18. beträffande *utveckling av ekologiskt godtagbara transportsy-
stem*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T26 yrkandena 1 och 2,
res. 16 (vpk, mp)
19. beträffande *anslag till forskning om miljövänliga och energi-
snåla transportsystem*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T26 yrkandena 3—5,
res. 17 (mp)
20. beträffande *bidrag till miljövänlig kollektivtrafik*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T220 yrkandena 6 och
7, 1989/90:T249 yrkande 6 och 1989/90:T252 yrkandena 2 och 3,
res. 18 (mp)
21. beträffande *omställning till miljövänlig kollektivtrafik*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T247 yrkande 5,
22. beträffande *kvinnoperspektivet i transportsystemet*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T234,
res. 19 (vpk)
23. beträffande *filial till VTI i Borlänge*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T23,
24. beträffande *FoU om telekommunikationer*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T22 yrkande 1.

Stockholm den 8 maj 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c).

Reservationer

1. Anslag till VTI:s myndighetsuppgifter och egen FoU (mom. 1)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning att VTI bör ges ytterligare resurser för sin järnvägsforskning i enlighet med vad institutet äskat i sin anslagsframställning. Utskottet tillstyrker därför motion T22 (c) i denna del och förordar att ytterligare 5 milj. kr. för ändamålet utöver regeringens förslag anvisas för vart och ett av budgetåren 1990/91, 1991/92 och 1992/93.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *anslag till VTI:s myndighetsuppgifter och egen FoU*

att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag och med bifall till motion 1989/90:T22 yrkande 4 till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 49 881 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag och med bifall till motion 1989/90:T22 yrkande 5 godkänner de riktlinjer för ytterligare resursförstärkning till statens väg- och trafikinstitut för budgetåren 1991/92 och 1992/93 som utskottet angivit,

2. Anslag till TFB (mom. 4)

1989/90:TU26

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är angeläget att det på det mycket dynamiska transportområdet hela tiden kan byggas upp kompetens och kunskap som står oberoende i förhållande till de mycket kapitalstarka aktörer som representerar näringen. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion T22 (c) att TFB tilldelas 6 milj. kr. per år under budgetåren 1990/91–1992/93 utöver regeringens förslag för att främja tillkomsten av en sådan oberoende kunskapsuppbyggnad. Även yrkandet i motion T26 (mp) tillgodoses därmed i väsentlig del.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *anslag till TFB*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T22 yrkandena 6 och 7 och med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T26 yrkande 6 till *Transportforskningsberedningen* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 46 133 000 kr. samt som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om resursförstärkningar kommande budgetår,

3. Anslag till TFB (mom. 4)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Beträffande medelsanvisningen till TFB delar utskottet bedömningen i motion T26 (mp) att det är viktigt att satsningen på miljöbetonad transportforskning inte leder till inskränkningar i forskning av annan typ som TFB stöder och förordar därför att TFB anvisas 2,4 milj. kr. utöver regeringens förslag för budgetåret 1990/91, vilket innebär ett anslag på 42 533 000 kr. Motion T22 (c) torde därmed delvis ha tillgodosetts i denna del.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *anslag till TFB*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T26 yrkande 6 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T22 yrkandena 6 och 7 till *Transportforskningsberedningen* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 42 533 000 kr.,

4. Avveckling av transportforskningsberedningen (mom. 6)

1989/90:TU26

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet vill med" och slutar med "motion T24 (m)" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen i motion T24 (m) att kvaliteten på den forskning som bl.a. skall utgöra beslutsunderlag för myndigheter, regering och riksdag skulle vinna på att medel överförs från sektorsforskningsorganen vid högskolans institutioner. Detta är en bättre lösning jämfört med att sektorsorganen utvecklar egna organisationer för forskning. I och med att forskningsråden får ansvaret för kompetensuppbyggnaden kommer vetenskapliga kriterier att styra utvecklingen. Transportforskningsberedningen är ett sådant sektorsforskningsorgan. Regeringen bör mot denna bakgrund ges i uppdrag att redovisa möjligheterna att avveckla TFB.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T24 (m) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *avveckling av transportforskningsberedningen* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T24 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. FoU om psykologiska faktorer (mom. 7)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet vill erinra" och slutar med "därför desamma" bort ha följande lydelse:

Genom bl.a. fordonsfabrikanter, Svensk bilprovning och VTI har i stor utsträckning trafiksäkerhetsfaror beträffande fordonen upptäckts och avhjälpts. Faktorer som i hög grad påverkar olycksrisken är emellertid också de psykologiska, dvs. förarens omdöme, nykterhet, hälsa, ålder, erfarenhet, kunskaper etc. Utskottet delar uppfattningen i motionerna T215 (m) och T424 (m) att dessa faktors betydelse bör klarläggas ytterligare så att information och andra åtgärder kan satsas rätt. Beteendeforskningen bör därför särskilt uppmuntras. Bl.a. bör undersökningar göras om hur olika störningsmoment inne i bilen påverkar föraren. Det nu sagda innebär att utskottet tillstyrker motionerna i denna del.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *FoU om psykologiska faktorer*
att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T215 yrkande
19 i denna del och 1989/90:T424 yrkande 7 som sin mening ger
regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Trafiksäkrare småbilar (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med
"Forskning om" och slutar med "motion T221 (mp) i denna del" bort
ha följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen i motion T221 (mp) att det är viktigt
att trafiksäkerheten hos små och lätta bilar ökas. Kraven på bränsle-
snålhet av miljöskäl och ekonomiska skäl leder till krav på mindre
och dessvärre i dag mindre trafiksäkra bilar. Det är därför enligt
utskottets mening väsentligt att säkerhetsnormerna stegvis skärps för
småbilar.

Vad utskottet således anfört, vilket innebär att motionsyrkandet
tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *trafiksäkrare småbilar*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T221 yrkande 14
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Bilsocial utredning (mom. 9)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m),
Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med
"Utskottet vill" och slutar med "och T930 (fp) i denna del" bort ha
följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att tillgång till effektiva
individuella transportsystem är en förutsättning för ett fungerande
samhälle speciellt i de glest befolkade delarna av vårt land.

Utskottet vill fästa särskild uppmärksamhet på de stora fördyringar
för barnfamiljerna som pålagorna på bilismen innebär. Ytterligare
kostnadshöjningar kan resultera i att många tvingas avstå från sitt
bilinnehav, vilket skulle innebära stora standardförluster för de flesta
familjer.

En bilsocial utredning bör tillsättas som utreder konsekvenserna av
bilen som transportmedel och av de olika kostnadsökningar som
drabbat bilisterna. Detta gäller såväl konsekvenserna för landets olika
delar som för olika grupper, t.ex. barnfamiljerna.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motionerna T242
(fp), T248 (m) och T930 (fp) i denna del i allt väsentligt blir tillgodo-
sedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *bilsocial utredning*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T242, 1989/90:T248 yrkandena 2 och 3 samt 1989/90:T930 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Bilismens miljöpåverkan m.m. (mom. 10)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Beträffande åtgärder" och på s. 12 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Beträffande bilismens miljökonsekvenser vill utskottet i likhet med motion T248 (m) peka på att arbetet för en renare biltrafik måste fortsätta. Speciellt bör möjligheterna till förbättringar genom ekonomiska stimulanser till alternativa bränslen utredas. Trafikplaneringen bör också inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm, bl.a. genom utnyttjande av elektronisk trafikföring.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motionsyrkandena tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *bilismens miljöpåverkan m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T248 yrkandena 4 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Vissa internationella FoU-projekt (mom. 11)

Elving Andersson (c), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "TFB har" och på s. 13 slutar med "avbrytas, avstyrks" bort ha följande lydelse:

Det är nu aktuellt att lägga fast inriktningen av fas 2 i det av EG initierade samarbetsprojektet DRIVE. Detta måste ske innan den nuvarande fasen avslutas år 1992. Enligt utskottets mening är det, som framhålls i motion T22 (c), angeläget att Sverige i detta sammanhang verkar för att fas 2 ges en markerad miljöinriktning där bl.a. en satsning på nya bränslen och nya typer av motorer ges hög prioritet. Det innebär att en framtidsinriktad miljöprofil kan utvecklas i detta program. Även inom det fortsatta arbete i PROMETHEUS-projektet bör Sverige verka för en klar miljöinriktning. En sådan inriktning bör enligt utskottets mening vara en förutsättning för fortsatt svenskt engagemang.

Vad utskottet således anfört, vilket innebär att utskottet tillstyrker motion T22 (c) i denna del medan motion T25 (vpk) avstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *vissa internationella FoU-projekt*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T22 yrkande 3 och
med avslag på motion 1989/90:T25 yrkandena 2 och 3 som sin
mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

10. Vissa internationella FoU-projekt (mom. 11)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "TFB har" och på s. 13 slutar med "avbrytas, avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utvecklingen inom området informationsteknologi anses komma att spela en central roll under 2000-talet. Regeringen menar att det "innebär en revolution först för industriländerna, men så småningom även för utvecklingsländerna". Tyvärr avstår regeringen från att utveckla citerade och revolutionsromantiska tankegångar. Kritiska ansatser i det framtida forskningssamarbetet inom EG och Eureka saknas helt. Regeringen har inte heller, som framhålls i motion T25 (vpk), gjort några avvägningar med hänsyn till vilka alternativa teknologiska strukturer och utvecklingsvägar som kan vara möjliga nationellt och internationellt. Sverige är sedan lång tid integrerat i såväl Eureka som EG:s forskningspolitik. Tyngdpunkten i forskningen inom EG:s program för forskning och utveckling (FoU) ligger på det tekniskt-industriella området. I proposition 1989/90:90 konstaterar regeringen att "EG-programmets inriktning är hårt styrd från EG-kommissionen och de medverkande regeringarna", dvs. medlemsstaterna. Regeringens och svenskbaserade transnationella företags påstående om informationsteknologins framgångsrika resultat på transportområdet saknar enligt utskottets mening förankring i verkligheten. Sanningen är att de enda nationella och internationella projekt och program inom området som gynnats i Sverige är de som initierats av den västeuropeiska bil- och elektronikindustrin. Fusioner och sambanden i övrigt mellan dessa branscher och försvarsindustrin existerar både nationellt och internationellt. Regeringens forskningspolitiska inriktning på transportområdet handlar framför allt om satsningar på avancerade transportsystem typ PROMETHEUS och DRIVE vilka, tvärtemot vad regeringen påstår, kan få allvarliga följder för miljön, våra städer, m.m. när de omsätts i praktiken, eftersom bilismen gynnas på kollektivtrafikens bekostnad. I vissa scenarier, bl.a. presenterade i en underlagsrapport till regeringens omfattande trafikpolitiska proposition 1988, finns förhoppningar om att vägtrafiken i framtiden skall kunna fyrfaldigas med hjälp av avancerad elektronik. Utskottet delar mot denna bakgrund bedömningen i motion T25 (vpk) att allt statligt engagemang i PROMETHEUS och DRIVE bör avbrytas samt att alla statliga medel till dessa projekt skall dras in och i stället satsas på FoU som gynnar kollektivtrafiksystem. Av det anförda följer att motion T22 (c) avstyrks i denna del.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. *beträffande vissa internationella FoU-projekt*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T25 yrkandena 2 och 3 samt med avslag på motion 1989/90:T22 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Redovisning av statliga insatser i vissa FoU-projekt (mom. 12)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det finns en rad frågetecken runt det statliga engagemanget i de europeiska FoU-samarbetsprojekten PROMETHEUS och DRIVE. Det gäller såväl målsättningarna för arbetet som möjligheterna för Sverige att påverka arbetet. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T25 (vpk) att riksdagen hos regeringen begär att alla inblandade departements, statliga myndigheters och övriga organs politiska och ekonomiska engagemang i de berörda FoU-samarbetsprojekten framläggs för granskning i riksdagen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. *beträffande redovisning av statliga insatser i vissa FoU-projekt*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T25 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

12. FoU om trafikens mellanformer, m.m. (mom. 13)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet vill" och på s. 14 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen i motionerna att TFB och VTI i sin verksamhet bör satsa mer resurser på FoU och demonstrationssystem om trafikformer mellan kollektivtrafik och privatbilism, och informera bättre om dessa. Det gäller såväl olika former av taxitrafik, hyrbilsystem och minibusstrafik som spårbilssystem. Regeringen bör vidare ges i uppdrag att redovisa ett samlat program för stimulans av sådana trafikformer som redan i dag finns färdigutvecklade. Ett sådant program kan innefatta stimulanser för bildande av bilandelsföreningar, ökat utnyttjande av hyrbilskoncept i kombination med järnväg, skatte- och försäkringsfrågor inom hyrbilsbranschen samt ett tidsbegränsat

stöd för kommuner som inför servicelinjer med minibussar. Regeringen bör även återkomma till riksdagen med en redovisning av möjligheterna att utveckla helt nya typer av bansystem, t.ex. spårbilar som behandlas i motion T914 (mp).

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att de nu behandlade motionsyrkandena tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *FoU om trafikens mellanformer, m.m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T220 yrkande 8, 1989/90:T910, 1989/90:T913 yrkandena 1—4 och 1989/90:T914 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. Just-in-time-transporter (mom. 14)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet vill" och på s. 15 slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är klarlagt, bl.a. genom forskning stödd av TFB, att exportindustrin genom sina ökade godstransporter enligt just-in-time-konceptet övervältrat stora kostnader på samhället. Detta koncept har stor skuld i de allt värre utsläppen från vägtrafiken och det ökade vägslitage. Dessutom försvåras möjligheterna till en fungerande godstransportförsörjning i glesbygd.

Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet yrkandena i motionerna T240 (vpk) och T241 (vpk) att regeringen bör ges i uppdrag att ta fram förslag som syftar till att minska just-in-time-transporterna på landsväg.

Såsom framförs i motion T250 (c) är det viktigt att effekterna av "just-in time" utreds vidare. Utskottets ställningstagande innebär att motionen till väsentlig del tillgodoses.

Vad utskottet således anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *just-in-time-transporter*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T240 yrkande 5 och 1989/90:T241 yrkande 3 samt med anledning av motion 1989/90:T250 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Forskning om järnvägar och regionalståg (mom. 15)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Regeringen har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

En utökad trafik på järnväg är enligt utskottets mening nödvändig av bl.a. miljöskäl. FoU-insatser på detta område är därför mycket angelägna. Som påpekas i motion T22 (c) pågår för närvarande ett utvecklingsarbete beträffande kombitrafiken, som i flera fall kan vara framtidens miljövänliga alternativ till dagens godstransporter på landsväg. Enligt utskottets mening är det dock angeläget att kombitrafiken inte främst expanderar på bekostnad av den nuvarande vagnslasttrafiken på järnväg. Det fortsatta utvecklingsarbetet inom området kombitrafik måste därför i första hand inriktas på att överföra tung landsvägstrafik till järnväg. Det är också viktigt att insatser görs som möjliggör lättare järnvägstrafik i glesbygd. Det nu sagda innebär att utskottet tillstyrker motion T22 (c) i denna del.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *forskning om järnvägar och regionalståg*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T22 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

15. Nya motorvagnar för regionalståg (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Beträffande kraven" och slutar med "motionen avstyrks" bort ha följande lydelse:

Beträffande kraven på en ny motorvagnsgeneration för regionaltrafik vill utskottet i likhet med motionärerna erinra om att SJ och länstrafikbolagen förbereder en omfattande nyanskaffning av lokal- och regionalståg. Investeringens totala storlek och långsiktighet gör det enligt utskottets mening nödvändigt att statsmakterna genom råd och föreskrifter bidrar till att tågen blir så bra som möjligt. De riktlinjer som bör gälla för utvecklingsarbetet är enligt utskottets mening följande:

- vagnarna bör medge generöst benutrymme och bör utom i den rena lokaltrafiken vara utrustade med servering och toalett,
- vagnarna skall bestå av modulsystem och kunna kopplas automatiskt för att bl.a. medge direktvagnar i fler relationer,
- vagnarna skall medge hög hastighet och bör vara förberedda för lutningsteknik,
- vagnarna skall i profiler m.m. så långt möjligt följa kontinentaleuropeisk standard för att stärka exportmöjligheter för svenska tillverkare och öka konkurrensen på den svenska marknaden.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motion T527 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *nya motorvagnar för regionalståg*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T527 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. Utveckling av ekologiskt godtagbara transportsystem (mom. 18)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen i motion T26 (mp) yrkande 1 att en klarare övergripande målsättning för FoU-arbetet inom transportområdet är nödvändig för att styra in transportsektorn i miljövänlig riktning. Utskottet anser därför att riksdagen bör begära att regeringen ger TFB och VTI i direktiv att verka för utveckling av ekologiskt godtagbara transportsystem inför 2000-talet. Som framhålls i motionen bör sådana transportsystem utvecklas till prototyp och fullskaleförsök inom fem år.

Vad utskottet sålunda anfört om en övergripande målsättning för FoU-arbetet inom transportområdet, vilket innebär att yrkandena 1 och 2 i motion T26 (mp) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *utveckling av ekologiskt godtagbara transportsystem*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T26 yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

17. Anslag till forskning om miljövänliga och energisnåla transportsystem (mom. 19)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "motion T26 (mp)" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening nödvändigt att utveckla miljövänligare, energieffektiva och säkrare transportmetoder än dagens. Det kan, såsom framhålls i motion T26 (mp), gälla drift med vätgas, biogas, metanol eller el. Det kan gälla nya trafiksystem som spårtaxi, FoU om spårtrafik eller nya reningsmetoder för förbränningsmotorer. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att ett nytt anslag inrättas, kallat Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem. För budgetåret 1990/91 bör 100 milj. kr. anvisas för ändamålet. Anslaget bör därefter enligt utskottets mening höjas successivt för att totalt under den kommande treårsperioden omsluta 500 milj. kr.

75 milj. kr. av anslaget för budgetåret 1990/91 bör gå till TFB, 10 milj. kr. till VTI och 5 milj. kr. till en professur i järnvägsteknik och järnvägsforskning vid högskolan. Återstående 10 milj. kr. bör fördelas av ett nyinrättat teknikutskottet för tekniskt forskningsråd.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att yrkandena 3–5 i motion T26 (mp) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *anslag till forskning om miljövänliga och energisnåla transportsystem*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1989/90:T26 yrkande 4 till *Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 100 000 000 kr.,

b) med bifall till motion 1989/90:T26 yrkandena 3 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i övrigt anfört,

18. Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik (mom. 20)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "1988 års trafikpolitiska" och på s. 17 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det nu är nödvändigt att inrätta ett särskilt anslag för statligt stöd till inrättande av miljövänlig, främst eldriven, kollektivtrafik i städerna. Utskottet bedömer att det behövs ca 15 miljarder kronor av statliga medel för detta ändamål under 1990-talet. För kommande budgetår bör ett nytt anslag på 500 milj. kr. upprättas för ändamålet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *bidrag till miljövänlig kollektivtrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T220 yrkandena 6 och 7, 1989/90:T249 yrkande 6 och 1989/90:T252 yrkandena 2 och 3

a) till *Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 500 000 000 kr.,

b) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ett statligt stödprogram under 1990-talet,

19. Kvinnoperspektivet i transportsystemet (mom. 22)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet erinrar" och slutar med "därför densamma" bort ha följande lydelse:

Frågan om en fungerande kollektivtrafik är enligt utskottets mening en viktig jämlikhetsfråga. Trafiken har olika konsekvenser för kvinnor och män. Enligt en norsk undersökning som publicerats i Storstadstrafikkommitténs betänkande (SOU 1989:79) lägger kvinnor ner mer tid på inköp, omsorg och sociala kontakter än män, som använder mer tid på sitt lönearbete. Kvinnorna har sämre tillgång till bil än män och

har därmed sämre transportmöjligheter. Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen i uppdrag att initiera och stödja en folkbildningsinsats för att ur beskrivna kvinnoperspektiv klarlägga kollektivtrafikens betydelse samt bilismens skadeverkningar. Ett anslag på 20 milj. kr. bör inrättas för ändamålet.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motion T234 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *kvinnoperspektivet i transportsystemet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T234

a) till *Forskningsinsatser om kvinnoperspektivet på transportsystemet* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 2 000 000 kr.,

b) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Särskilt yttrande

Anslag till VTI och TFB (mom. 1 och 4)

Roy Ottosson (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna anser att en kraftig utökning av resurserna för forskning och utveckling av nya miljövänliga och energisnåla transportalternativ för framtiden, bl.a. järnvägar och andra spårbundna sådana, är helt nödvändig. Vi anser dock med anledning av frågans övergripande natur att dessa resurser bör anvisas via ett särskilt anslag vid sidan av VTI:s och TFB:s hittillsvarande anslag. Våra förslag i denna del redovisas under avsnitt 3.7 Stöd till miljövänlig kollektivtrafik m.m.

Innehållsförteckning

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	1
<i>Motionerna</i>	2
Motioner med anledning av proposition 1989/90:90 om forskning, avsnitt 15	2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990 .	3
<i>Bakgrund</i>	6
<i>Utskottet</i>	7
1 Anslag till statens väg- och trafikinstitut	7
2 Anslag till transportforskningsberedningen, m.m.	8
3 Förslag angående FoU inom särskilda områden m.m.	10
3.1 FoU om trafiksäkerhet	10
3.2 Studier om bilens samhällsbetydelse m.m.	11
3.3 Internationella FoU-samarbetsprojekt	12
3.4 FoU om trafikens mellanformer, m.m.	13
3.5 FoU om "just-in-time"-transporter	14
3.6 FoU om järnvägar och regionaltåg	15
3.7 Stöd till miljövänlig kollektivtrafik, m.m.	16
4 Övriga förslag	17
5 Hemställan	19
<i>Reservationer</i>	21
<i>Särskilt yttrande</i>	32

