

Nr 79

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående samordning av transportforskningen, m. m., given Stockholms slott den 26 februari 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås inrättandet av en transportforskningsdelegation med planerande, samordnande, initierande och stödjande uppgifter på transportforskningsområdet. Dessutom föreslås inrättandet av ett statens väg- och trafikinstitut för forsknings- och utvecklingsverksamhet som skall syssla huvudsakligen med vägar, vägtrafik och vägtrafiksäkerhet och som förläggs till Linköping. Delegationen och institutet avses inleda sin verksamhet den 1 juli 1971. Samtidigt upphör statens trafiksäkerhetsråd och statens väginstitut med sin verksamhet. I anslutning till ett erbjudande av AB Volvo att bestrida kostnader för viss trafiksäkerhetsforskning begärs bemyndigande att inrätta en professur i trafiksäkerhet vid transportforskningsdelegationen med verksamheten förlagd till Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 26 februari 1971.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LID-BOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *samordning av transportforskningen m. m.* och anför.

I prop. 1971: 1 (bil. 8 s. 73 och 118) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Trafiksäkerhetsforskning och till Statens väginstitut för budgetåret 1971/72 beräkna anslag om 4 300 000 resp. 3 631 000 kr. Jag anholder att nu få anmäla hithörande frågor.

I. Inledning

1. Tidigare utredningsarbete

1964 års transportforskningsutredning som tillsattes för att utreda transportforskningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål avlämnade i juli 1968 betänkandet *Transportforskningens organisation* (SOU 1968: 34). I betänkandet lades fram förslag om vissa samordnande organ inom transportforskningsområdet och ett särskilt transportforskningsinstitut. Ett stort antal myndigheter och organisationer m. fl. avgav yttranden över betänkandet. Kritiska synpunkter anfördes på de föreslagna formerna för samordning av transportforskningsverksamheten. Behovet underströks också av mer ingående överväganden i fråga om organisationen av det föreslagna transportforskningsinstitutet.

2 Transportforskningsgruppen

I likhet med åtskilliga remissinstanser ansåg jag en överarbetning av utredningens förslag nödvändig, innan detta kunde läggas till grund för en proposition i ämnet. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 januari 1970 tillkallade jag därför den 2 februari 1970 särskilda sakkunniga att ingå i en arbetsgrupp¹ med uppdrag att överarbeta och

¹ Ledamöter: Landshövding Valter Åman, ordf., organisationsdirektören Bengt Ahrfelt, numera byråchefen Johnny Andersson, överingenjören Sigfrid Wennerberg och departementsrådet Karl Otto Wennerhorn.
Direktiv: se 1971 års riksdagsberättelse s. 155

komplettera 1964 års transportforskningsutrednings förslag.

Direktiven till de sakkunniga gavs i en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria. I denna anfördes bl. a. att ett blivande transportforskningsinstitut borde omfatta dels väginstitutets nuvarande verksamhet, dels den av trafiksäkerhetsrådet i egen regi bedrivna trafiksäkerhetsforskningen. Vid institutet borde finnas expertis av olika slag. Dock skulle – i motsats till vad transportforskningsutredningen föreslagit – några resurser för trafik- och transportekonomisk forskning i vidare mening eller för fristående teoretisk forskning rörande matematisk statistik inte tillföras institutet. Utifrån bl. a. angivna utgångspunkter borde gruppen utarbeta förslag till lämplig huvudorganisation för institutet. Gruppen hade vidare att överväga den närmare utförningen av samt verksamhetsområdet och verksamhetsformerna för ett kommunikationsdepartementet underställt organ, som skulle svara för samordnings- och planeringsfunktionerna samt forskningsrådsfunktionen inom transportforskningsområdet.

De sakkunniga som kallade sig *transportforskningsgruppen* har den 10 december 1970 överlämnat betänkandet *Samordnad transportforskning* (Stencil K 1970: 4). I betänkandet läggs fram förslag i fråga om ett organ för samordning och stöd av forskning och utveckling på hela transportområdet samt ett institut för forskning och utveckling i fråga om främst vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet.

Yttranden över betänkandet *Samordnad transportforskning* har avgivits av statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, sjöfartsverket, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, byggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket, universitetskanslersämbetet (UKÄ) som till sitt yttrande fogat yttranden av rektorsämbetena vid universiteten i Uppsala, Lund, Göteborg och Umeå, rektorsämbetena vid tekniska högskolan i Stockholm och Chalmers tekniska högskola samt högskolenheten i Linköping, vilka instanser i sin tur bifogat utlåtanden av vissa faktulteter, universitets- och högskoleinstitutioner m. fl. – statens råd för byggnadsforskning – som till sitt yttrande fogat utlåtande av byggforskningsrådets transportnämnd – styrelsen för teknisk utveckling (STU), delegationen för lokalisering av statlig verksamhet, Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Ingenjörsvetenskapsakademins transportforskningskommission (TFK), Landsorganisationen i Sverige (LO) – som bifogat yttranden av Statsanställdas förbund och Svenska transportarbetareförbundet – Statstjänstemännens riksförbund (SR), Svenska teknologföreningen, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) – som bifogat yttranden av Statstjänstemannaförbundet och Statens väginstituts tjänstemannaförening – Svenska kommunförbundet, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringslivets trafikdelegation och Samarbetsorganisationen för fordon-markforskning.

3. *Transportforskningen och dess nuvarande verksamhetsformer*

Transportforskningens syfte är att klarlägga de faktorer som påverkar transporterna, transportmedlen och transportbehoven. Faktorerna kan vara tekniska, ekonomiska, demografiska, sociala, lokaliseringsspolitiska, försvarsspolitiska och säkerhetsmässiga. Forskningen syftar vidare till att klarlägga transporternas inverkan på samhällsutvecklingen.

En vanlig indelning av forskning och utveckling på transportområdet hänför sig till vetenskaps- och teknikområden såsom matematik, fysik, kemi, geologi, psykologi och ekonomi samt flygteknik, skeppsteknik, fordonsteknik, geoteknik och kommunikationsteknik. Dessa indelningar används framför allt för organisation och verksamhet vid universitet och högskolor. En annan indelning av forskning och utveckling på transportområdet avser olika transportgrenar. Indelningen i transportgrenar ansluter till den traditionella uppdelningen på förvaltningsmyndigheter, internationella samarbetsorganisationer och enskilda bransch- och intressesammanslutningar o. d. En ytterligare indelning av forskning och utveckling på transportområdet avser områden såsom transportleder, transportmedel, trafikteknik, trafiksäkerhet och transportekonomi. Någon systematisk indelning av detta slag som skär genom hela transportområdet och återspeglas organisatoriskt hos något eller några organ finns f. n. inte. I den officiella forskningsstatistiken indelas forsknings- och utvecklingsverksamhet i grundforskning, tillämpad forskning och utvecklingsarbete, som betecknar olika grader av forsknings- och utvecklingsverksamhetens inriktning mot bestämda tillämpningar. Några skarpa gränser kan inte dras mellan de olika slagen av forsknings- och utvecklingsverksamhet.

Utöver vad som redan anförts kan anges en indelning av forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportområdet, som mera tar sikte på transportforskningens syften och olika slag av avnämare. Med utgångspunkt närmast från denna indelningsgrund anger transportforskningsgruppen för sin del tre huvudsyften för forskning och utveckling på transportområdet, nämligen

att ge underlag för utformning av trafikpolitiken och precisering av dess mål;

att ge underlag för utformning av handlingsprogram för att uppnå de uppsatta målen; och

att vidareutveckla och praktiskt utforma åtgärder och olika tekniska komponenter inom transportområdet.

Den trafikpolitiskt inriktade forskningen och utvecklingen utnyttjas främst av statsmakterna. Behov av underlag för att utforma handlingsprogram föreligger vidare hos en rad statliga förvaltningsmyndigheter, såsom de transportgrensinriktade verken samt trafiksäkerhetsverket och

planverket, men också hos kommunala myndigheter och enskilda. Forsknings- och utvecklingsresultat som avser teknisk utformning m. m. av komponenter i transportapparaten utnyttjas i första hand av producenter av olika transporttjänster.

Transportforskningen omfattar sålunda ett vidsträckt område och berör en mångfald problem. Den kräver insatser inom ett stort antal skilda områden för vetenskap och teknik. Den är bl. a. som en följd härav uppdelad på en mängd olika institutioner och organ, som i stort kan hänföras till någon av följande grupper

- statliga forskningsinstitutioner
- statliga förvaltningsmyndigheter
- statliga forskningsråd och forskningsstödjande myndigheter
- universitet och högskolor
- Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommision (TFK)
- enskilda organisationer
- enskilda företag.

Bland de statliga forskningsinstitutionerna märks väginstitutet, vidare trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp (TRAG) och medicinska forskningslaboratorium samt rådets forskargrupp (TRAFO). Väginstitutet och dessa organ bedriver forsknings- och utvecklingsarbete i fråga om vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet. Verksamheten vid väginstitutet finansieras till större delen genom ersättningar från uppdragsgivare. Dessa är till övervägande del statliga myndigheter, i första hand vägverket. För allmän verksamhet och myndighetsuppgifter anvisas institutet medel över riksstaten. Trafiksäkerhetsrådets egna organ finansieras av anslag som anvisas över riksstaten för trafiksäkerhetsforskning. Andra särskilda forskningsinstitutioner på transportområdet är flygtekniska försöksanstalten och statens skeppsprovvningsanstalt.

Vid sidan av de på transportområdet direkt inriktade forskningsinstitutionerna utför statens geotekniska institut forsknings- och utvecklingsarbete av betydelse för bl. a. vägtransportområdet. Institutets verksamhet finansieras till övervägande del genom ersättningar från uppdragsgivare, av vilka vägverket är en av de större.

Även de statliga förvaltningsmyndigheterna på transportområdet bedriver viss forsknings- och utvecklingsverksamhet för att erhålla underlag för sin verksamhet. Forsknings- och utvecklingsverksamheten vid förvaltningsmyndigheterna finansieras genom de myndighets- och saksanslag som står till deras förfogande.

En förvaltningsmyndighet som i sin verksamhet har behov av underlag från forsknings- och utvecklingsarbete är trafiksäkerhetsverket. Beställning av sådant arbete har hittills i mera begränsad omfattning skett genom uppdrag till främst väginstitutet. Verksamheten finansieras genom de myndighetsanslag som anvisas över riksstaten.

Med hänsyn till transportforskningens tvärvetenskapliga karaktär kan

flera av de befintliga forskningsråden stödja forskning och utveckling med större eller mindre anknytning till transportområdet. Den väsentligaste forskningsrådsfunktionen ankommer f. n. på trafiksäkerhetsrådet. Styrelsen för teknisk utveckling (STU) lämnar emellertid också ekonomiskt stöd åt forskning och utveckling på transportområdet. Inom STU finns en särskild transportforskningsnämnd, som prövar ansökningar om forskningsbidrag och fördelar tillgängliga medel.

Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission (TFK) har bl. a. till syfte att göra eller låta utföra undersökningar och utredningar inom området för transportteknik och transportekonomi. TFK har sett som sin främsta uppgift att samordna transportforskningen inom olika gränsområden och ta initiativ till forskning och utveckling inom sådana områden som inte på annat sätt blir beaktade.

Bland mera betydande enskilda organisationer, som från och till bedriver forsknings- och utvecklingsarbete med anknytning till transportområdet, är industrins utredningsinstitut. Det forsknings- och utvecklingsarbete på transportområdet som bedrivs av institutet och enskilda företag läggs ofta upp så att resultaten får ett allmänt intresse och kan nyttiggöras även utanför det egna företaget.

En naturlig samordning av forsknings- och utvecklingsverksamhet sker f. n. inom var och en av de olika transportgrenarna. De där verk samma statliga förvaltningsmyndigheterna intar härvid en central ställning genom att såväl aktivt utföra som beställa forsknings- och utvecklingsarbete. I fråga om forskning och utveckling som rör för flera transportgrenar gemensamma förhållanden, samspel mellan olika transportgrenar, jämförelser i olika avseenden mellan transportgrenarna m. m., föreligger däremot endast begränsade möjligheter till samordning. I den utsträckning sådan förekommer är den främst knuten till statsmakternas behandling av myndigheters och institutioners anslagsframställningar liksom forskningsråds och andra forsknings- och utvecklingsstödjande organs behandling av bidragsansökningar.

II. Transportforskningsgruppens förslag

Transportforskningsgruppen föreslår såsom nämnts i sitt betänkande inrättandet av dels ett samordningsorgan för forsknings- och utvecklingsarbetet på transportområdet, dels ett institut för forskning och utveckling främst i fråga om vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet.

1. Samordningsorganet

Ea samordning av forskning och utveckling på transportområdet bör enligt transportforskningsgruppen åstadkommas bl. a. genom en ändamålsenlig fördelning av ansvar och uppgifter mellan ett centralt samordningsorgan, berörda förvaltningsmyndigheter och forskningsorgan.

Gruppen konstaterar, att det föreslagna samordningsorganet kommer att få väsentligt mera omfattande och aktiva uppgifter än de egentliga forskningsråden. Gruppen anser att detta bör återspeglas i dess benämning, som föreslås bli delegationen för utveckling och forskning på transportområdet. Delegationens verksamhet avses bli samordning och stöd inom hela detta område. I detta innefattas enligt direktiven såväl trafik- och transportekonomisk forskning, trafikledsteknisk forskning, transport- och hanteringsteknisk forskning samt trafiksäkerhetsforskning. I fråga om fordons- och maskinteknisk forskning framhålls i direktiven, att det tekniskt-industriella utvecklingsarbetet bör ankomma på STU. Delegationen bör emellertid kunna stödja sådan forskning, som bidrar till att klarlägga de funktionella krav, som bör ställas från exempelvis trafiksystemets och trafiksäkerhetens synpunkt och som sedan bör beaktas i samband med det tekniskt-industriella utvecklingsarbetet.

Den närmare avgränsningen av delegationens verksamhetsområde bör enligt gruppens uppfattning dels knyta an till en indelning av forsknings- och utvecklingsverksamheten efter dess olika huvudsyften och dels inriktas mot att delegationen i första hand bör främja och stödja sådan verksamhet, som inte bedöms bli tillräckligt beaktad i andra former och genom andra organ.

I anslutning härtill konstaterar gruppen bl. a. följande i fråga om huvudinriktningen av delegationens verksamhet.

Delegationen bör i första hand svara för och främja sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som syftar till att ta fram underlag för den närmare utformningen av trafikpolitiken. Den direkta produktionen bör ske inom olika forskningsinstitutioner och ifrågakommande förvaltningsmyndigheter.

För detta slag av forsknings- och utvecklingsverksamhet – som i särskild grad kommer att ha en trafik- och transportekonomisk inriktning – kan delegationen enligt direktiven förutsättas få direkta uppdrag genom i första hand kommunikationsdepartementet. Delegationen bör emellertid även ha ett allmänt ansvar för att den långsiktiga forsknings- och utvecklingsverksamheten främjas. Härigenom ges delegationen en särställning gentemot förvaltningsmyndigheterna och forskningsinstitutionerna, när det gäller den verksamhet som avser att ta fram underlag för den långsiktiga planeringen m. m. Detta förutsätter direkta insatser från delegationen i fråga om att planera, initiera och följa upp forskningsproduktionen och sammanställa resultaten härifrån.

Forsknings- och utvecklingsverksamhet som främst syftar till att ta fram underlag åt förvaltningsmyndigheterna för deras praktiska handlande bör i huvudsak ankomma på de ansvariga myndigheterna, varvid

främst forskningsinstitutioner, universitet och högskolor bör utnyttjas.

Den ansvariga förvaltningsmyndigheten på trafiksäkerhetsområdet – trafiksäkerhetsverket – saknar emellertid f. n. i stort sett resurser för att finansiera sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som behövs för att ge underlag för verkets kortsiktiga planering och verkställighetsåtgärder. Sådana resurser bör enligt grupper ställas till verkets förfogande. Det finns dock olika skäl som talar för att även framgent en relativt stor del av trafiksäkerhetsforskningen bedrivs vid universitet och högskolor och stöds av allmänt forskningsstödjande organ. Detta innebär att särskilda krav måste ställas på delegationen beträffande ansvar och insatser för trafiksäkerhetsforskningen. Gruppens förslag innebär härvidlag, att det nuvarande trafiksäkerhetsrådets forskningsrådsfunktion förs över till delegationen.

Särskilt i fråga om långsiktig planering fordras i stor utsträckning underlag som berör eller är gemensamt för flera myndigheters verksamhetsområden. Ansvar och åtgärder för att ta fram sådant underlag kan i första hand ankomma på vederbörande förvaltningsmyndigheter. Enligt gruppen bör emellertid delegationen ha både ansvar och resurser för att utöva samordning och vid behov ta fram sådant gemensamt underlag för den långsiktiga planeringen inom transportområdet.

Forskning och utveckling avseende hanteringsteknik, transportorganisation och terminaler riskerar enligt gruppen f. n. att inte bli beaktad i tillräcklig utsträckning genom bl. a. de transportgrensinriktade förvaltningsmyndigheterna. TFK har dock gjort särskilda insatser på området för hanteringsteknik m. m. Enligt gruppens uppfattning är det angeläget, att TFK:s verksamhet på detta område fortsätter och vidareutvecklas bl. a. i samverkan med delegationen.

Den i direktiven angivna gränsdragningen mellan delegationen och STU innebär enligt gruppens bedömning, att ansvaret för sådana projekt som faller inom delegationens verksamhetsområde och som f. n. stöds av STU bör överföras till delegationen. I övrigt bör den fortsatta praktiska ansvarsfördelningen åstadkommas genom ett fortlöpande samarbete mellan de båda organen.

Sammanfattningsvis konstaterar gruppen i fråga om delegationens arbetsuppgifter följande.

En grundläggande uppgift för delegationen bör vara att kartlägga resurser och behov i fråga om forsknings- och utvecklingsverksamhet på transportområdet i syfte att fortlöpande kunna ge en samlad bild av läget. Kartläggningen bör ske i samverkan med dem som skall utnyttja forskningsresultaten – offentliga myndigheter, intressorganisationer m. fl. – och dem som producerar forskning och utveckling – särskilda institutioner, universitet och högskolor, statliga myndigheter osv.

Som ett led i kartläggningsarbetet bör föreskrivas, att statliga or-

gan som utför, stöder eller beställer forsknings- och utvecklingsarbete på transportområdet skall rapportera planerat, pågående och avslutat arbete till delegationen. Delegationen bör ge anvisningar om rapporteringens omfattning och art.

Ett annat viktigt led i kartläggningsarbetet bör vara litteraturbevakning och i anslutning härtill utveckling av dokumentation och dokumentationstjänst inom forsknings- och utvecklingsområdet.

Med utgångspunkt i sin överblick bör delegationen initiera angelägena forsknings- och utvecklingsprojekt. Detta kan ske genom att stimulera berörda förvaltningsmyndigheter och forskningsinstitutioner att ta upp olika uppgifter inom ramen för deras normala verksamhet. För den forskning och utveckling som sätts i gång och bedrivs i enlighet härmed bör delegationen kunna erbjuda finansiellt stöd. – I fråga om universitet och högskolor erinrar gruppen om universitetskanslersämbetets uttalade avsikt att låta en arbetsgrupp överväga lämpliga åtgärder för att åstadkomma samordning av forskning och utbildning på trafik- och transportområdet.

En mera formell och systematiserad form av samordning och initiering av forskning och utveckling bör kunna tillämpas i fråga om statliga förvaltningsmyndigheter och forskningsinstitutioner. Bl. a. bör samråd med delegationen föreskrivas beträffande anslagsframställningar för forskningsändamål.

Som nämnts skall delegationen enligt direktiven till lämpliga forskningsproducerande organ kunna förmedla sådana uppdrag som lämnas till den genom i första hand kommunikationsdepartementet. Delegationen skall för sådana uppdrag formulera de specifika programmen, organisera produktionen, följa upp verksamheten och redovisa resultaten. Den bör därutöver på eget initiativ kunna lägga ut uppdrag med motsvarande programmerings-, organisations- och redovisningsuppgifter som för de förmedlade uppdragen.

I anslutning till uppgifterna att kartlägga, initiera, lägga ut uppdrag och redovisa resultat bör delegationen fortlöpande svara för sammanställning och redovisning av sådant underlag, som kan vara av betydelse för att följa upp och fullfölja trafikpolitiken samt för statsmakternas och myndigheternas långsiktiga planering.

De statliga insatserna på transportforskningsområdet bör framdeles ske inom ramen för ett sammanhållet program för forskning och utveckling, som medger en samlad överblick över förekommande aktiviteter på transportområdet och en önskvärd inriktning av dessa. Det bör ankomma på delegationen att svara för utformningen av ett sådant program.

I fråga om delegationens organisation framhåller gruppen, att den till sin sammansättning i första hand bör bestå av företrädare för de främsta avnämarna av resultaten från forsknings- och utvecklingsarbetet. Av effektivitetsskäl bör delegationen ha ett förhållan-

devis begränsat antal ledamöter, förslagsvis högst tio. Då dess verksamhet till betydande del avser att biträda Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) i fråga om att ta fram och ställa samman underlag på transportområdet och även i övrigt bör ha en nära anknytning till kommunikationsdepartementet, anser gruppen, att ordförandeskapet i delegationen bör ankomma på statssekreteraren eller annan högre tjänsteman i detta departement.

Till delegationen föreslås knytas expertnämnder, som skall svara för beredning av de ärenden som delegationen har att behandla och ta ställning till. I expertnämnderna bör ingå företrädare för såväl konsumenter som producenter på transportforskningsområdet. Till en början bör det förslagsvis finnas fyra nämnder, nämligen en för transport- och trafikekonomi, en för trafiksäkerhet, en för transport- och trafikteknik och en för information och dokumentation.

I delegationens samordningsfunktion ingår att beakta samband och möjligheter till samverkan med verksamhet inom angränsande forsknings- och utvecklingsområden. I det föregående har berörts det samband som i vissa hänseenden finns mellan delegationen och STU. Med hänsyn till de frågor om ansvarsfördelning och gränsdragning som kan uppkomma bör STU representeras inom delegationens organisation. En motsvarande representation från delegationens sida i STU:s organisation bör också komma till stånd.

Delegationen bör ha ett kansli, som skall göra de utredningar m. m. som fordras för att stödja och fullfölja expertnämndernas och delegationens verksamhet och beslut. Chefen för kansliet bör vara delegationens ledande tjänsteman. I kansliet bör i övrigt ingå kvalificerade tjänstemän med allmän inriktning och kompetens på i första hand transportforskningens tillämpnings- och användningsområden. Sakkunskap i fråga om forsknings- och utvecklingsverksamhet i allmänhet bör också finnas i kansliet. Någon tjänsteman bör även vara specialist på informations- och dokumentationsfrågor. Någon fast indelning av kansliet i särskilda enheter bör inte eftersträvas. Möjlighet bör nämligen enligt gruppen finnas att lätt anpassa personalinsatserna för olika uppgifter med hänsyn till skiftande behov.

Svårigheter föreligger f. n. att överblicka omfattningen av delegationens arbetsuppgifter. Emellertid kan av bl. a. praktiska skäl en successiv men snabb uppbyggnad av kansliet bli nödvändig. I ett inledningsskede bedömer gruppen att kansliet bör omfatta sex kvalificerade handläggare och fyra biträden.

Finansieringen av delegationens verksamhet för att främja och stödja forsknings- och utvecklingsverksamhet bör ske genom anslag över riksstaten. För att täcka de kostnader som föranleds av speciella statliga forsknings- och utvecklingsuppdrag bör särskilda medel ställas till delegationens förfogande i samband med varje särskilt uppdrag.

Arbetsgruppen erinrar slutligen om den försöksverksamhet med programbudgetering som pågår inom statsförvaltningen bl. a. för verksamheten inom vissa forsknings- och utvecklingsinstitutioner. Enligt gruppens mening är det lämpligt att eftersträva en vidgad användning av dessa administrativa hjälpmedel även för forsknings- och utvecklingsverksamhet på transportområdet. Programbudgeteringens principer bör därför tillämpas i delegationens verksamhet.

2. Vägtrafikinstitutet

För forskning och utveckling i fråga om främst vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet föreslår gruppen att ett sammanhållet institut – vägtrafikinstitutet – bildas genom att nuvarande resurser och verksamhet vid väginstitutet och trafiksäkerhetsrådets egna forskningsorgan församman i en organisation som kompletteras i vissa avseenden. Förutom nyssnämnda forskningsuppgifter bör institutet även kunna utföra sådan forskning avseende andra transportformer som främst från teknisk och metodologisk synpunkt har nära anknytning till väg- och vägtrafikforskningen.

Uppdragsverksamheten – med uppdrag från myndigheter och intressenter inom i första hand vägtransportområdet – bör utgöra den större delen av institutets verksamhet. Ersättning från uppdragsgivarna skall därvid utgå enligt taxa. Institutet förutsätts emellertid även kunna bedriva sådan uppdragsforskning som finansieras genom anslag från delegationen och andra forskningsstödjande organ. För att vidmakthålla och utveckla den vetenskapliga kvaliteten och kompetensen inom sitt område bör institutet vidare bedriva egen forsknings- och utvecklingsverksamhet, främst av s. k. kunskapsuppyggande slag. Denna verksamhet bör finansieras över riksstaten genom direkta anslag till institutet.

Utöver den egentliga forsknings- och utvecklingsverksamheten bör institutet också ges vissa myndighetsuppgifter. Kostnaderna för denna del av verksamheten bör även täckas genom anslag över riksstaten.

En väsentlig uppgift för institutet bör vara att ge framtaget forsknings- och utvecklingsresultat lämplig utformning och spridning. Betydande insatser inom institutet bör därför ägnas åt en ändamålsenlig utåtriktad informationsverksamhet.

Vägtrafikinstitutets verksamhet bör bedrivas inom ramen för vad som kan betecknas som ett samlat forsknings- och utvecklingsprogram för institutet. Programmet skall inrymma såväl verksamhet enligt uppdrag som institutets egen forsknings- och utvecklingsverksamhet. Det forsknings- och utvecklingsområde som täcks av det samlade programmet kan indelas i delområden eller delprogram för vägen, trafiken och trafiksäkerheten. Delområdena kan därefter uppdelas i mindre områden ner

till enskilda forsknings- och utvecklingsuppgifter.

Genom uppdrag till vägtrafikinstitutet eller genom att institutet tar upp egna forsknings- och utvecklingsuppgifter konkretiseras programmet i olika projekt. Projekten förutsätter alltefter sin inriktning och bredd insats av resurser inom ett eller flera vetenskaps- och teknikområden.

Vägtrafikinstitutet bör mot bakgrund härav utformas med en projektorganisation för forsknings- och utvecklingsverksamheten och en basorganisation för sammanhållning av institutets resurser.

De projekt som tas upp vid institutet bör utföras av grupper, som sätts samman alltefter arten och utvecklingen av de olika projekten.

Verksamhetsformer och organisation bör vara sådana att de underlättar ett rationellt utnyttjande av tillgängliga specialister och en fortlöpande anpassning av resursinsatserna med hänsyn till successivt aktuella projekt. Organisationen för forsknings- och utvecklingsverksamheten inom institutet bör därför vara rörlig och anpassningsbar. En noggrann resursplanering är en förutsättning härför. Den kräver en basorganisation med större stadga och kontinuitet än vad som kan erhållas inom en renodlad projektorganisation. Resurserna bör därför från planeringssynpunkt hållas samman i organisatoriska enheter med viss gemensam inriktning och karaktär.

Med hänsyn härtill förordas, att institutets resurser förs samman i tre avdelningar för egentlig forsknings- och utvecklingsverksamhet och en avdelning för administration och viss gemensam teknisk service.

Vägtrafikinstitutets organisation bör enligt gruppen omfatta styrelse, institutschef och ledningsgrupp med sekretariat, vidare vägavdelning, trafikant- och fordonsavdelning, trafikavdelning samt driftavdelning. Organisationsplanen framgår av *bilaga*.

Styrelsen skall utöva den översiktliga ledningen av institutets verksamhet. I styrelsen skall ingå företrädare för de främsta intressenterna i den inom institutet bedrivna forsknings- och utvecklingsverksamheten och för de väsentligaste inom institutet förekommande vetenskaps- och teknikområdena. Det bör enligt gruppen även övervägas om företrädare för institutets personal skall ingå i styrelsen. Antalet ledamöter bör uppgå till högst sju. Institutschefen skall ingå i styrelsen.

Den direkta ledningen av verksamheten vid institutet skall ankomma på institutschefen, som i sin uppgift biträds av en ledningsgrupp. I denna skall ingå cheferna för de fyra avdelningarna. Projektledare, uppdragsgivares kontaktmän m. fl. skall kunna delta i sammanträden med gruppen. Ledningsgruppen skall främst ses som institutets centrala organ för produktionsplanering och produktionsledning. Gruppen bör biträdas av ett sekretariat.

För varje projekt, och i förekommande fall den projektgrupp som

sätts samman för dess behandling, skall utses en projektledare som svarar för forskningsarbetets planmässiga bedrivande och dispositionen av för projektet avsatta resurser. Uppgiften som projektledare bör inte vara knuten till någon viss tjänsteställning eller lönenivå.

För var och en av de fyra avdelningarna skall finnas en avdelningschef. Dennes främsta uppgift skall vara planering och administration av verksamheten. Detta förutsätts ske bl. a. genom medverkan i ledningsgruppen och dess verksamhet.

Till vägavdelningen bör hänföras forskningspersonal med huvudsaklig inriktning på vetenskaps- och teknikområdena geologi, bergmekanik och bergteknik, jordartsfysik, jordarbetenas teknik och beläggningsteknik.

Trafikant- och fordonsavdelningen föreslås omfatta forskningspersonal med huvudsaklig inriktning på områdena medicin, psykologi, pedagogik, sociologi samt maskin- och fordonsteknik. Särskild uppmärksamhet bör ägnas den på trafiksäkerhet inriktade medicinska forsknings- och utvecklingsverksamheten. Möjligheterna till meritering inom etablerade discipliner är f. n. små, för dem som är verksamma inom det s. k. trafikmedicinska området. Detta utgör ett hinder för att rekrytera doktorander för arbete inom området. Den trafikmedicinska verksamheten vid institutet bör därför anknytas till en medicinsk universitets- eller högskoleinstitution.

Inom trafikavdelningen bör samlas forskningspersonal med huvudsaklig inriktning på områdena matematisk statistik, teknisk fysik, systemteknik och i viss mån ekonomi.

Till driftavdelningen hänförs personal och utrustning inom särskilda enheter för ekonomi, personal, dokumentation och information samt gemensam verkstad och övriga gemensamma resurser. Behovet av en särskild provbana för bl. a. väginstitutet har tidigare diskuterats i olika sammanhang. Gruppen har emellertid inte närmare behandlat denna fråga för institutets del. Om en sådan bana senare tillförs institutet bör emellertid denna och den personal och utrustning som fordras för driften av banan enligt gruppen också hänföras till driftavdelningen.

Vägrafikinstitutets resursbehov kommer till en början att bestämmas av att institutet skall bildas genom att verksamheterna vid nuvarande väginstitutet och trafiksäkerhetsrådets egna organ förs samman i en organisation. När det nya institutet börjar sin verksamhet bör således pågående forsknings- och utvecklingsverksamhet vid de nuvarande organen föras över till institutet. Detta innebär också, att de resurser som disponeras för verksamheten i princip oförändrade bör övergå till det nya institutet. Omfattningen och inriktningen av institutets resurser kommer att bli beroende av uppdragsverksamhetens utveckling och möjligheterna att få anslag från bl. a. delegationen samt anslag över riks-

staten för institutets egen forsknings- och utvecklingsverksamhet och olika myndighetsuppgifter. En fortlöpande anpassning av resurserna förutsäts ske. Detta innebär att beräkningar av personalbehoven inte kan leda fram till någon form av fast personalplan.

Då vägtrafikinstitutet börjar sin verksamhet, beräknas personalresurserna behöva omfatta 149 tjänster fördelade med fem på chef och ledningsgruppssekretariat, 45 på vägavdelningen, 36 på trafikant- och fordonsavdelningen, 27 på trafikavdelningen och 36 på driftavdelningen. De överförda tjänsterna från väginstitutet och trafiksäkerhetsrådet uppgår till 140. Ökningen med nio tjänster avser fyra tjänster som chef för avdelning, en tjänst för kvalificerad handläggare och en biträdestjänst vid ledningsgruppens sekretariat, en tjänst för kvalificerad tjänsteman för informationsverksamheten och inledningsvis två tjänster för den beteendevetenskapliga forsknings- och utvecklingsverksamheten.

Huvudprincipen för taxesättningen i uppdragsverksamheten bör vara full kostnadstäckning. Prissättningen bör baseras på självkostnadsprincipen.

Vägtrafikinstitutets ekonomiska redovisning bör redan från början läggas upp enligt principerna för det s. k. system S (system för ekonomisk redovisning för statsförvaltningen).

Liksom när det gäller den i det föregående behandlade delegationen för forskning och utveckling på transportområdet förutsätter gruppen slutligen att programbudgeteringens principer bör tillämpas även för vägtrafikinstitutets verksamhet.

Lokalisering av vägtrafikinstitutet. Delegationen för lokalisering av statlig verksamhet har angett vissa allmänna grunder för bedömning av statliga myndigheters och institutioners lokalisering. Det föreslagna vägtrafikinstitutet utgör en sådan institution, som enligt dessa grunder bör kunna lokaliseras utanför storstockholmsområdet.

De enheter vid väginstitutet och trafiksäkerhetsrådet som föreslås sammanförda i vägtrafikinstitutet disponerar f. n. lokaler på fem olika ställen i storstockholmsområdet. En uppdelning av vägtrafikinstitutets verksamhet på flera olika lokaler medför uppenbara nackdelar. Bl. a. försvåras en samverkan inom projektgrupper med olika slag av specialister. Vägtrafikinstitutets lokaler bör därför hållas samlade på ett ställe. Detta bör enligt gruppen bäst kunna ske genom uppförande av nya lokaler.

Vid en lokalisering av vägtrafikinstitutet till ort utanför storstockholmsområdet måste dock särskilda krav ställas på lokaliseringsorten. Där bör finnas någorlunda lätt tillgängliga universitets- och högskoleinstitutioner inom flertalet av de vetenskaps- och teknikområden som har anknytning till institutets verksamhet. Restiderna till orter med sådana institutioner som saknas i lokaliseringsorten bör vara så korta, att

samverkan inte avsevärt försvåras. Kontakter med institutets uppdragsgivare bör inte heller förhindras eller försvåras på grund av långa resor. I lokaliseringsorten bör vidare välbelägna lokaler snarast kunna ställas till institutets förfogande. Lokalerna bör kunna rymma institutets samlade verksamhet på ett ställe. Möjligheter till utvidgning måste finnas.

Med hänsyn slutligen till de regionalpolitiska strävandena bör lokaliseringsorten vara en av de orter som har angetts av delegationen för lokalisering av statlig verksamhet. Mot bakgrund av dessa krav finner gruppen det enda acceptabla alternativet till en lokalisering av vägtrafikinstitutet i storstockholmsområdet vara Linköping.

3. Tidpunkt för omorganisation m. m.

Såväl *delegationen för utveckling och forskning på transportområdet* som *vägtrafikinstitutet* bör kunna inrättas och börja sin verksamhet den 1 juli 1971. Det första verksamhetsåret måste dock ses som en övergångsperiod, innan delegationens och institutets nya organisation och verksamhet kan fungera tillfredsställande i sina väsentligaste delar. I vissa avseenden behöver övergångsperioden bli längre.

Delegationens kansli bör sålunda byggas upp successivt. De personalresurser som har beräknats för ett inledningsskede – lämpligen det första verksamhetsåret – bör snabbt ökas under de närmast följande åren för att kansliet skall få den kapacitet som krävs för att delegationen skall kunna fullgöra de avsedda uppgifterna.

Anskaffning av samlade lokaler för vägtrafikinstitutet och flyttning av institutet till Linköping kan antagligen inte ske förrän tre à fyra år efter beslut härom. Uppdelningen av verksamheten på flera skilda lokaler medför under mellantiden svårigheter, när det gäller att samordna verksamheten i projektgrupper och hålla samman resurserna i avdelningar. Gruppen framhåller att genomförandet av dess förslag bör förberedas och planeras noggrant, bl. a. för att göra övergångsperioden så kort som möjligt.

De omställningsproblem för personalen som kan uppstå vid institutets lokalisering till Linköping bör behandlas på samma sätt som när det gäller de omlokaliseringar som kan komma att förädlas av förslagen från delegationen för lokalisering av statlig verksamhet.

III. Anslagsberäkning

1. *Statens väginstitut* och *statens trafiksäkerhetsråds anslagsframställningar för budgetåret 1971/72.*

Under anslaget *Statens väginstitut* är för innevarande budgetår anvisat 3 461 000 kr. För budgetåret 1971/72 beräknar väginstitutet

en ökning av medelsbehovet med $(96\ 000 + 147\ 000 - 70\ 000 =)$ 173 000 kr. motsvarande i huvudsak automatiska kostnadsökningar.

Ökningen fördelar sig i vad avser Allmänna verksamheten med 42 000 kr. på löner, 5 000 kr. på reseersättningar, 33 000 kr. på lokal-kostnader och 16 000 kr. på lönekostnadspålägg. Kostnadsökningen avseende Uppdragsverksamhet beräknas till 147 000 kr. Från denna ökning skall avräknas 70 000 kr. som beräknas flyta in i form av ökade ersättningar för uppdrag.

Under anslaget *Statens väginstitut: Utrustning* har för innevarande budgetår anvisats 170 000 kr. Väginstitutet, som har anmält att utrustning för 1 709 000 kr. behöver anskaffas under de närmaste åren, begär oförändrat belopp för budgetåret 1971/72.

Till trafiksäkerhetsrådet har under anslaget *Trafiksäkerhetsforskning* för innevarande budgetår anvisats 3 300 000 kr. I rådets anslagsframställning för budgetåret 1971/72 har, efter viss komplettering, begärts 4 038 000 kr., vilket innebär en ökning med 738 000 kr. Ökningen fördelar sig med 556 000 kr. på forsknings- och utvecklingsverksamhet som utgör en direkt fortsättning och utbyggnad av den pågående verksamheten och med 182 000 kr. på pris- och löneomräkning.

2. Transportforskningsgruppens kostnadsberäkningar

Transportforskningsgruppen har vid sina bedömningar kommit fram till att verksamheten inom delegationen för utveckling och forskning på transportområdet bör finansieras från ett anslag på riksstaten, lämpligen benämnt *Utveckling och forskning på transportområdet*.

Vid beräkning av delegationens behov av medel för budgetåret 1971/72 förutsätts att trafiksäkerhetsrådets nuvarande resurser – med undantag för ca 300 000 kr. som bör föras över till vägtrafikinstitutet för dess egen forskning på det trafikmedicinska området och för dess bibliotek – förs över till delegationen, dvs. ca 3 milj. kr. Vidare förutsätts ökat stöd till trafiksäkerhetsforskning – inte minst med hänsyn till den betydande vetenskapliga forskningen – med 500 000 kr. och stöd till transportekonomisk forskning med 500 000 kr. Personal, lokaler m. m. för delegationen under budgetåret 1971/72 beräknas medföra ett ökat anslagsbehov med ca 600 000 kr.

Medelsbehovet för delegationen beräknas sålunda till ca $(3,0 + 0,5 + 0,5 + 0,6 =)$ 4,6 milj. kr. för budgetåret 1971/72. Hänsyn har därvid inte tagits till kostnaderna för projekt, som förutsätts föras över till delegationen från STU.

För vägtrafikinstitutet föreslår gruppen, att följande anslag förs upp på riksstaten

1. *Vägförhållanden: Uppdragsverksamhet*
2. *Bidrag till vägförhållanden*
3. *Vägförhållanden: Utrustning*

Vid beräkningen av vägförhållandeninstitutets medelsbehov för budgetåret 1971/72 är utgångspunkten att väginstitutets nuvarande resurser oförändrade förs över till det nya institutet. Detta innebär ett medelsbehov av drygt 3,8 milj. kr. under förutsättning att uppdrag kan erhållas i den omfattning väginstitutet har förutsett, eller ca 4,9 milj. kr. Vidare bör ca 100 000 kr. avseende trafiksäkerhetsrådets nuvarande resurser för bibliotek föras över till vägförhållandeninstitutet. Den successiva uppbyggnaden av personalresurserna för ledning och administration beräknas för budgetåret 1971/72 kosta ca 700 000 kr. Dessa kostnader bör under första budgetåret betalas helt och hållet över riksstaten med hänsyn till angelägenheten av att verksamheten snarast kommer igång. Institutet bör därefter fördela dessa kostnader mellan s. k. allmän verksamhet och uppdragsverksamhet på samma sätt som generellt skall gälla för institutets samlade verksamhet.

I övrigt förutsätts att den från trafiksäkerhetsrådet överförda egna forskningsverksamheten (TRAG, TRAFO och trafikmedicinska forskningslaboratoriet) skall finansieras med medel från delegationen. En del av rådets nuvarande resurser för trafikmedicinsk forskning, förslagsvis 200 000 kr., bör dock betraktas som medel för institutets egen forskning av s. k. kunskapsuppbyggande slag och liksom nyssnämnda överförda funktioner bekostas från vägförhållandeninstitutets anslag. Utöver de medel som institutet erhåller från delegationen till beteendevetenskaplig forskning (forskartjänsten i psykologi inom TRAFO) bör vidare i institutets anslag ingå ett belopp av ca 200 000 kr. för uppbyggnad av institutets egen forskning på det beteendevetenskapliga området.

Medelsbehovet för bidrag i form av direkt anslag till vägförhållandeninstitutet inklusive utrustning beräknas sålunda till ca $(3,8 + 0,7 + 0,1 + 0,2 + 0,2 =) 5,0$ milj. kr. för budgetåret 1971/72. Institutets totala omsättning beräknas bli 11 à 12 milj. kr. per budgetår.

För delegationen och institutet sammantagna beräknas behovet av anslag över riksstaten för budgetåret 1971/72 följaktligen till $(4,6 + 5,0 =) 9,6$ milj. kr. vilket är en merkostnad i förhållande till väginstitutets och trafiksäkerhetsrådets anslagsframställning för samma budgetår med $(9,6 - 3,8 - 4,0 =) 1,8$ milj. kr.

IV. Remissyttranden

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller är i övrigt positiva till förslagen att inrätta ett organ för samordning och stöd av forskning och utveckling på hela transportområdet samt ett institut för forskning och

utveckling i fråga om främst vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet. Flera av remissinstanserna understryker angelägenheten av att förslagen snarast genomförs.

Några remissinstanser berör de principiella utgångspunkterna för samordning på transportforskningsområdet. *Trafiksäkerhetsverket*, *IVA* och *rektorsämbetet vid universitetet i Umeå* är positiva till de av gruppen anförda allmänna principerna för ansvarsfördelning och samordning och ansluter sig till de uppdragna riktlinjerna i dessa hänseenden. *Trafiksäkerhetsverket* noterar i samband härmed gruppens entydiga ställningstagande vad gäller förvaltningsmyndigheternas ansvar för sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som har till syfte att ta fram underlag för deras verksamhet. Vidare framhåller verket, liksom *vägverket*, betydelsen av att trafiksäkerhetsverket framdeles får disponera resurser för sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet. *Vägverket* understryker särskilt att resurser behövs för att trafiksäkerhetsverket ska kunna ta på sig ansvaret för den fordons- och trafikanknutna forskning och utveckling som är av betydelse för dess verksamhet. Även *STU* delar uppfattningen att den verksamhet som främst syftar till att ta fram underlag åt de speciella förvaltningsmyndigheterna för deras praktiska handlande även i fortsättningen bör ankomma på dessa myndigheter.

Vägverket betonar i detta sammanhang vikten av att ansvarsfördelningen mellan samordningsorganet och berörda förvaltningsmyndigheter klarläggs när det gäller forskning och utveckling med syfte att ge underlag för utformning av trafikpolitiken och den långsiktiga planeringen. *Riksrevisionsverket* är av liknande mening men påpekar att den av transportforskningsgruppen tillämpade modellen och terminologin i detta avseende är otillfredsställande.

Svenska transportarbetareförbundet finner att förslaget i fråga om delegationen innebär att denna får ett övergripande ansvar för trafikpolitiken och målet för denna. Förbundet påpekar i sammanhanget angelägenheten av att ansvarsfördelningen mellan delegationen och berörda förvaltningsmyndigheter inte medför konflikter.

Samtliga remissinstanser är i allt väsentligt positiva till den föreslagna utformningen av ett samordningsorgan med benämningen delegationen för utveckling och forskning på transportområdet.

De remissinstanser som närmare behandlar delegationens verksamhetsområde ansluter sig också helt eller med endast mindre avvikelser till förslagen. Bland dessa återfinns *sjöfartsverket*, *trafiksäkerhetsverket*, *STU*, *TFK*, *näringslivets trafikdelegation*, *TCO* och *NTF*.

STU framhåller att delegationens tillkomst bör leda till att målinriktad verksamhet som har direkt med transportområdet att göra i vad

avser metoder för planering och trafikekonomi osv. kommer att stödjas av delegationen eller av denna och styrelsen i samråd särskilt då det gäller metoder med vidare tillämpning. Styrelsen ser för sin del inte några svårigheter när det gäller samverkan med delegationen i dessa frågor. Enligt styrelsen är det dock angeläget att en ömsesidig representation erhålls mellan delegationen och styrelsen med dess transportforskningsnämnd. *TFK* berör också gränsdragningsproblemen mellan delegationen och *STU* men anser också att dessa bör kunna i huvudsak lösas genom ömsesidig representation. *Svenska teknologföreningen* drar delvis en annan slutsats och påpekar, att med delegationens tillkomst bortfaller ansvaret för *STU* att täcka medelsbehovet för forskning och utveckling inom transportområdet, vilket förefaller lämpligt och rationellt. *Näringslivets trafikdelegation* utgår i sammanhanget från att frågor om utveckling och forskning inom materialhantering (interna transporter) till stor del kommer att falla på andra organ och framhåller, att den liksom transportforskningsgruppen anser det angeläget att verksamheten inom *TFK* fortsätter och vidareutvecklas i nära samverkan med bl. a. delegationen.

Flera remissinstanser berör frågan om en samordning inom och mellan olika universitet och högskolor av transportinriktad forskning och utveckling. De instämmer därvid i transportforskningsgruppens ståndpunkt att en sådan samordning är önskvärd och framhåller samtidigt att det är angeläget att den av *UKÄ* aviserade utredningen härom kommer till stånd. Uttalanden av denna innebörd görs av *vägverket*, *sjöfartsverket*, *trafiksäkerhetsrådet* och *TCO*. *UKÄ* upplyser att ämbetet ämnar inom kort tillsätta en grupp för översyn av bl. a. frågor om ett samordningsorgan för den vid universitet och högskolor bedrivna forskningen och utvecklingen inom transportområdet. *UKÄ* kommer att uppdraga åt gruppen att beakta behoven av en samordning med delegationen.

I vad gäller delegationens mera konkreta arbetsuppgifter berör några remissinstanser frågor med anknytning till utformningen av ett samlat program för forsknings- och utvecklingsverksamheten på transportområdet. *Trafiksäkerhetsrådet* och *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping* understryker det angelägna i att ett sådant program kommer till stånd, och *riksrevisionsverket* framhåller att det vid utformningen av programmet är nödvändigt att beakta den transportekonomiska forskningen i ett större perspektiv. Härvid åsyftas bl. a. trafikpolitikens konsekvenser för samhällsutvecklingen som helhet.

Synpunkter på arbetsuppgifternas innehåll anföras vidare av *TFK*, som framhåller att det måste ställas ökade krav på anpassning och prioritering av trafik- och transportforskningen efter nuvarande och framtida behov.

Trafiksäkerhetsrådet och *STU* understryker betydelsen av att inter-

nationellt tillgängliga resultat och erfarenheter på forsknings- och utvecklingsområdet utnyttjas. Detta är en väsentlig uppgift för informations- och dokumentationsverksamheten. *Väginstitutet* föreslår för sin del att det föreslagna vägtrafikinstitutets informations- och dokumentationsenhet får svara för delegationens publiceringsverksamhet inom i första hand vägtransportområdet.

Sjöfartsverket, slutligen, som allmänt anser att de föreslagna arbetsuppgifterna är väl avvägda, framhåller att i dessa bör ingå att belysa förändringar i de olika trafikgrenarnas konkurrensförutsättningar i syfte att få till stånd ett effektivt samlat transportväsende. Delegationens uppgifter bör inte snävt begränsas till forsknings- och utvecklingsarbete utan också omfatta kvalificerade utredningar. *Sjöfartsverket* finner även samverkan mellan verket och delegationen vara värdefull vid utformningen av program och planer för forsknings- och utvecklingsverksamheten inom verkets område.

I anslutning till frågan om delegationens organisation berör flera remissinstanser inriktning och avgränsning av expertnämndernas verksamhetsområden. *Vägverket*, *väginstitutet*, *väginstitutets tjänstemannaförening*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *TFK* anser, att expertnämnden för transport- och trafikteknik bör delas med hänsyn till verksamhetsområdets betydande omfattning och skiftande karaktär. *Vägverket* och *väginstitutet* förordar en nämnd för trafikledsteknik och trafikteknik och en nämnd för transportmedelsteknik, hanteringsteknik, terminaler m. m. *Tjänstemannaföreningen* föreslår en nämnd för trafikledsteknik och en nämnd för transport- och trafikteknik (transportmedels- och godshanteringsteknik, terminaler m. m.). *Transportarbetareförbundet* finner det lämpligt med en nämnd för transportteknik och en nämnd för trafikledsteknik. *TFK* slutligen framhåller allmänt, att expertnämnden bör delas upp i olika grupper.

Enligt *institutionens för transportteknik och institutionens för trafikteknik (vägbyggnad) vid universitetet i Lund* uppfattning bör expertnämnden för transport- och trafikekonomi utökas till att även omfatta samhällsekonomi. Vidare bör expertnämnden för trafiksäkerhet omfatta även fysisk samhällsplanering.

SACO framhåller, att det bör övervägas att inrätta ytterligare en expertnämnd med uppgift att initiera forskning och utveckling i fråga om okonventionell teknik inom transportområdet. *Rektorsämbetet vid universitetet i Umeå* anser det vara naturligt att vidga transportbegreppet till att omfatta hela kommunikationssystemet i ett framtida samhälle och förordar därför att delegationen kompletteras med en expertnämnd för beredning av de organisationsfrågor som sammanhänger med ett sålunda utvidgat och integrerat transportbegrepp. Vikten av att hanteringsleden inom en transportkedja ägnas stor uppmärksamhet i transportforskningen understryks slutligen allmänt av *rektorsämbetet vid*

Chalmers tekniska högskola.

Samtliga remissinstanser ställer sig i huvudsak positiva till den föreslagna utformningen av ett institut för forskning och utveckling i fråga om vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet. I fråga om institutets verksamhetsområde och uppgifter noterar *vägverket* med tillfredsställelse att institutet skall ha sin verksamhet huvudsakligen inriktad på väg- och gatutrafiken. Detta motiveras väl av att vägtransportsektorn svarar för den största delen av samtliga bruttoinvesteringar inom samfärdselsområdet. *Vägverket* understryker vidare liksom *trafiksäkerhetsverket* det lämpliga i att inriktningen av forsknings- och utvecklingsverksamheten och valet av konkreta uppgifter bestäms av behoven hos intressenterna i fråga om resultaten av institutets verksamhet. *Vägverket* framhåller slutligen att utformningen av projekt och målinriktade forskningsprogram bör ske i samråd mellan ansvarig myndighet och institutet.

Svenska transportarbetareförbundet påpekar, att det är av stor vikt att institutet i största möjliga utsträckning ges möjlighet att ta initiativ rörande angelägna forsknings-, utvecklings- och utredningsuppgifter. *SACO* framhåller allmänt att det är önskvärt att man aktivt verkar för att bredda institutets verksamhetsområde så att det på sikt kommer att få en inte oväsentlig del av sina uppdrag från andra transportgrenar än de i konventionell mening vägbundna. Den totala trafikapparatusens utformning måste studeras med en systemanalytisk metod.

Några remissinstanser tar upp frågan om fördelningen av det föreslagna vägtrafikinstitutets insatser mellan uppdragsverksamhet och allmän, egen och s.k. kunskapsuppbyggande forsknings- och utvecklingsverksamhet. *Väginstitutet* understryker behovet av allmän forsknings- och utvecklingsverksamhet vid institutet. Denna verksamhet bör förutom att tillgodose vissa allmänna kunskapsbehov inom institutets område även kunna omfatta projekt för vilka ingen uppdragsgivare finns. *Trafiksäkerhetsrådet* framhåller att den kunskapsuppbyggande forskningen måste beredas ett betydande utrymme i institutet. *LO* anser att betydande anslag över riksstaten torde bli nödvändiga för institutet, bl. a. med hänsyn till risken att arbetsinriktningen annars snedvrids i strävan att fånga in betalda forskningsuppgifter. Det angelägna i att den s.k. kunskapsuppbyggande forskningen inte kommer i skymundan vid institutet framhålls också allmänt av *NTF*.

SACO och *statens väginstituts tjänstemannaförening* anser, att institutets egen forsknings- och utvecklingsverksamhet måste omfatta åtminstone hälften av institutets verksamhet. *Tjänstemannaföreningen* anser vidare att personalproblem i samband med uppdragsverksamhetens fluktuationer bör kunna lösas genom att den egna forskningen får fluktuera i motsatt riktning, så att den totala verksamhetens omfatt-

ning endast påverkas av varaktiga förändringar i uppdragsverksamhetens volym. Föreningen framhåller slutligen som väsentligt, att institutet bereds möjlighet att i viss utsträckning förutsättningslöst behandla radikalt nya lösningar på problem inom transportområdet. Liknande synpunkter framförs av *flygtekniska institutionen vid tekniska högskolan i Stockholm*.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *NTF* framhåller det önskvärda i ökad samordning och omfattning av forsknings- och utvecklingsinsatser, när det gäller trafikanters beteenden, trafikmiljöns anpassning till människan m. m.

NTF framhåller vidare – liksom *vägverket* och *motororganisationernas samarbetsdelegation* – det angelägna i att resultatet av forsknings- och utvecklingsverksamheten redovisas på ett sådant sätt att deras praktiska användning i möjligaste mån underlättas.

Vad gäller institutets organisation anser *vägverket*, *SR*, *SACO*, *statens väginstituts tjänstemannaförening* och *TFK*, att den projektinriktade organisationen är lämplig för institutet. Även *trafiksäkerhetsrådet* och bl. a. *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping* synes vara av denna uppfattning. *Vägverket* framhåller dock att det för undvikande av oklarhet om ansvar för varje projekt bör utses en projektansvarig avdelning inom basorganisationen, i regel den enhet som har det största resursansvaret för projektet. Projektledaren bör utses inom enheten och hans ansvar för projektet ges genom delegering från den projektansvariga avdelningens chef. *Trafiksäkerhetsrådet* hävdar i denna fråga att även cheferna för basorganisationens avdelningar bör ha ett projektanknutet ansvar. Liknande synpunkter anförs av *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping*.

SACO och *statens väginstituts tjänstemannaförening* betonar, att projektledarna i forsknings- och utvecklingsarbetet bör få ansvar direkt inför institutsledningen. *TFK* framhåller att det vid större projekt kan vara lämpligt att vid sidan av projektgrupperna även ha särskilda referensgrupper sammansatta av personer utanför institutet.

Riksrevisionsverket intar en mera tveksam hållning till organisationsformen. Verket anser att en projektorganisation visserligen kan bidra till större flexibilitet och en mera ändamålsenlig avgränsning av arbetsuppgifterna än en renodlad linjeorganisation men erinrar samtidigt om de svårigheter som en projektorganisation för med sig. För att organisationen skall fungera tillfredsställande krävs ett starkt system för styrning av verksamheten. Verket tillstyrker dock att institutet får en organisation av skisserat slag under förutsättning att de närmare detaljerna klarläggs.

I fråga om den närmare utformningen av organisationen och indelningen i avdelningar m. m. anser *vägverket*, att den föreslagna basorganisationen för institutets resurser är ändamålsenlig.

Enligt *SR:s* uppfattning är en förutsättning för att projektgruppsystemet skall fungera att antalet avdelningar inte ökas utöver vad som föreslagits.

Några remissinstanser har en annan uppfattning när det gäller antalet avdelningar. Intresset knyter sig särskilt till den föreslagna trafikant- och fordonsavdelningen, som av *väginstitut* och *väginstitutets tjänstemannaförening*, *trafiksäkerhetsverket* och *medicinska fakulteten vid universitetet i Uppsala* föreslås uppdelad i en trafikant- och en fordonsavdelning. Även *SACO* framför synpunkter på antalet avdelningar och ifrågasätter om inte åtminstone vägavdelningen borde delas på två eller tre avdelningar. *SACO* anför vidare att trafikant- och fordonsavdelningen visserligen är mindre men i stället omspannar ett så stort kunskapsområde att det blir svårt att hitta en avdelningschef med förmåga att överblicka hela området. Det är vidare olämpligt med en avdelningschef som endast har överblick över endera trafikantområdet eller fordonsområdet. Det ena kunskapsområdet skulle då komma att sakna representation i ledningsgruppen.

Vissa remissinstanser framhåller att trafiksäkerheten måste ges en markerad ställning inom institutet. *Trafiksäkerhetsrådet*, *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping* och *STU* föreslår därför att ordet säkerhet förs in i namnen på trafikant- och fordonsavdelningen och trafikavdelningen. Trafiksäkerhetsrådet betonar vidare, att trafiksäkerhetsforskningen bör bli så tillgodosedd både personellt och ekonomiskt inom institutet att trafiksäkerhet blir »likaberättigad part» inom organisationen såväl vid val av projekt som vid utförandet av dem. Eljest finns allvarlig risk för att tekniska och ekonomiska aspekter kommer att dominera. Rådet framhåller sålunda att områdena för medicin och beteendevetenskap har underdimensionerats så starkt i det föreslagna inledningsskedet för institutet att den tvärvetenskapliga verksamhet som åsyftas i det närmaste torde bli illusorisk. Dessa områden måste därför ges avsevärt ökade resurser och fastare former i samband med organisationen av institutet.

I fråga om de krav som bör ställas på avdelningscheferna anför *väginstitutet* att det är nödvändigt att samtliga chefer för forsknings- och utvecklingsavdelningarna är erfarna forskare med i övrigt den kompetens som har angetts av transportforskningsgruppen. *SACO* vill inte heller tillstyrka att tonvikten läggs på det administrativa kunnandet hos avdelningscheferna. Kraven på vetenskaplig kompetens måste sättas mycket högt.

I fråga om sammansättningen av institutets styrelse betonar *SACO* liksom *statens väginstituts tjänstemannaförening* att det är angeläget att institutets personal blir representerad i styrelsen.

Ett något avvikande förslag till organisation för institutet förs fram av *Svenska teknologföreningen*. Institutet bör enligt föreningen i första

hand täcka in trafiksäkerhetsområdet och de fordonstekniska områdena. Detta mera begränsade institut bör ges en stark anknytning till högskolenheten i Linköping, bl. a. genom en omfattande »personalunion» och genom att institutet administrativt inordnas i högskolenheten som ett transporttekniskt centrum. Vissa vägtekniska områden däremot kräver nära kontakt med tillämpningssidan. Verksamheten på dessa områden bör därför stanna kvar i Stockholm. Detta sker lämpligen bl. a. genom att det inrättas en vägteknisk utvecklingsavdelning inom vägverket och genom att vägteknisk forskning även i fortsättningen bedrivs vid tekniska högskolan i Stockholm.

I anslutning till organisationsfrågan betonas slutligen allmänt av ett flertal remissinstanser behovet av en fast personalkader och fasta anställningsformer för huvuddelen av institutets såväl forskarpersonal som biträdespersonal. Bland dessa instanser är *vägverket*, *väginstitutet*, *trafiksäkerhetsrådet*, *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping*, *SACO* och *statens väginstituts tjänstemannaförening*.

Transportforskningsgruppen har också omnämnt frågan om att anlägga en provbana för institutet. Det angelägna i att institutet får tillgång till en sådan framhålls av *trafiksäkerhetsverket*, *väginstitutet*, *SACO*, *motororganisationernas samarbetsdelegation* och *NTF*.

Det föreslagna vägtrafikinstitutets lokalisering till Linköping tillstyrks eller lämnas utan erinran av *vägverket*, *trafiksäkerhetsverket*, *SJ*, *statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *delegationen för lokalisering av statlig verksamhet*, *medicinska fakulteten vid universitetet i Uppsala*, *samhällsvetenskapliga fakulteten vid universitetet i Göteborg*, *fakulteten vid handelshögskolan i Göteborg* och *statens råd för byggnadsforskning*. Vägverket pekar dock på de nackdelar i fråga om kontakter och samverkan med uppdragsgivare och olika universitets- och högskoleinstitutioner som en lokalisering till Linköping kommer att medföra. Medicinska fakulteten vid universitetet i Uppsala stryker under att lokaliseringen förutsätter en adekvat resursuppbyggnad av den medicinska fakulteten i Linköping. *Tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping* påpekar också att en förstärkning av högskolans resurser behöver ske inom vissa områden om institutet lokaliseras till Linköping. *Byggnadsstyrelsen* vitsordar att lokaler kan anordnas i Linköping.

Vissa remissinstanser är mera tveksamma till den föreslagna lokaliseringen och menar att en bättre forskningsmiljö åtminstone f. n. står att finna på annat håll än i Linköping. *Väginstitutet* är allmänt tveksamt, om fördelarna med lokaliseringen väger tyngre än nackdelarna och framhåller bl. a. högskolenhetens i Linköping brister inom områdena för vägteknik, trafikteknik och fordonsteknik och anser det vara mycket osäkert om den av gruppen förutsatta kompletteringen kommer att genomföras.

UKÄ hänvisar bl. a. till synpunkter som inom ämbetet har anförts

av *fakultetsberedningen för de tekniska vetenskaperna*. Beredningen har framhållit, att Stockholm, Göteborg och Lund erbjuder bättre forskningsmiljö för institutet än Linköping. UKÄ finner det emellertid å andra sidan naturligt att de lokaliseringspolitiska bedömningarna kan bli avgörande för var institutet förläggs. Vid en lokalisering till Linköping behövs en viss förstärkning av forskningsresurserna vid väg- och vattenbyggnadssektionen vid tekniska högskolan i Stockholm som kompensation för de nu disponerade resurserna vid väginstitutet. Högskolenheten i Linköping bör vidare ges en viss profil mot trafik och transport. En komplettering av högskolenheten inom de för institutet betydelsefulla ämnesområdena för väg- och vattenbyggnad och fysisk samhällsplanering kan emellertid enligt ämbetet inte beräknas ske under den nu över-skådliga planeringsperioden.

Även ett antal övriga remissinstanser anser Stockholm, Göteborg eller Lund vara bättre lokaliseringssorter än Linköping. *TFK* föredrar någon av de båda sistnämnda men framhåller samtidigt, ett nytt nybyggt och utvidgat institut i Linköping dock har ett påtagligt värde. *Institutionen för transportteknik och institutionen för trafikteknik (vägbyggnad) vid universitetet i Lund och rektorsämbetena vid tekniska högskolan i Stockholm resp. vid Chalmers tekniska högskola* förordar tveklöst Lund, Stockholm resp. Göteborg i stället för Linköping. Rektorsämbetet vid tekniska högskolan i Stockholm framhåller bl. a., att avsevärd tid måste beräknas för uppbyggnad av ett nytt nät av universitets- och högskolekontakter för institutet, om det lokaliseras till Linköping, liksom att en utflyttning kan för avsevärd tid reducera forskning och forskarutbildning på vägbyggnadsinstitutionen vid tekniska högskolan i Stockholm. Rektorsämbetet föreslår en snabbutredning om förläggning av institutet till t. ex. Järvafältet. Även *SACO, SR och TCO* avstyrker Linköping och torde närmast anse, att det nya institutet skall lokaliseras till Stockholm.

I fråga om förslagens genomförande tillstyrker *riksrevisionsverket* en successiv uppbyggnad av delegationens kansli fr. o. m. den 1 juli 1971. Verket stryker däremot under att organiserandet av institutets verksamhet inte utan risk kan ske med det skissartade underlag som transportforskningsgruppen har presenterat. En mera fullständig organisationsutredning bör göras. Detta bör dock inte hindra att statsmakterna fattar principbeslut om organisationsförändringar under våren 1971.

Riksrevisionsverket har inget att erinra mot transportforskningsgruppens uppfattning om en vidgad tillämpning av programbudgeteringsprincipen för forsknings- och utvecklingsverksamheten på transportområdet och för de institutioner och organ i övrigt som medverkar däri. *Vägverket* erinrar om att det redan använder programbudgetering i sin verksamhet. I egenskap av stor beställare hos det före-

slagna institutet finner verket det vara både önskvärt och nödvändigt att samma administrativa hjälpmedel används av institutet. Härigenom förbättras förutsättningarna för ett fruktbarande samarbete.

Flera remissinstanser berör allmänt de beräknade medelsbehovet för delegationens och institutets verksamhet. I allmänhet anføres att medlen är alltför knappt tilltagna och att väsentliga ökningar krävs i fråga om statligt stöd till transportforskning i olika former och resurser för delegationen, institutet och de uppdragsgivande myndigheterna. I varje fall bör en snabb utbyggnad ske under de närmaste åren. Remissinstanser som gjort allmänna uttalanden i denna riktning är *sjöfartsverket*, *trafiksäkerhetsrådet*, *UKÄ:s fakultetsberedning för de tekniska vetenskaperna*, *sektionerna för teknisk fysik och väg- och vattenbyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm*, *tekniska fakulteten vid högskolenheten i Linköping*, *STU*, *IVA*, *TFK* och *LO*.

Väginstitutet gör en mera preciserad bedömning och anser att det av transportforskningsgruppen beräknade medelsbehovet – 5 milj. kr. – för institutets egen forskning och myndighetsuppgifter under budgetåret 1971/72 bör vara 500 000 kr. högre. Det föreslagna anslaget för bidrag till institutet bör sålunda ökas till 5,5 milj. kr.

Statsanställdas förbund uttalar allmänt, att verksamheten vid institutet i huvudsak bör finansieras genom anslag över riksstaten.

V. Professur i trafiksäkerhet

AB Volvo har i skrivelse den 13 november 1969 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet förklarat sig berett att under närmare angivna förutsättningar under en tid av i första hand fem år intill vissa belopp svara för kostnaderna för en professur i trafiksäkerhet placerad vid Chalmers tekniska högskola. Om denna första period leder till önskat resultat är bolaget villigt att påtaga sig kostnaderna för ytterligare en femårsperiod. Till brevet har fogats ett förslag till program för professuren.

I ärendet har yttranden inhämtats från rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens vägverk, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, statens planverk, riksrevisionsverket, universitetskanslersämbetet – som till sitt yttrande fogat utlåtanden från rektorsämbetena vid olika universitet och högskolor, en rad universitetsinstitutioner etc. – statens medicinska forskningsråd, statens naturvetenskapliga forskningsråd, statens råd för samhällsforskning, nordiska institutet för samhällsplanering och STU.

Remissinstanserna har allmänt understrukt behovet av en intensifierad trafiksäkerhetsforskning och ansett, att den av AB Volvo erbjudna professuren skulle innebära en önskvärd förstärkning av såväl forsk-

ningen som forskarutbildningen på området. Riksrevisionsverket har anfört vissa synpunkter på i vilka former de erbjudna medlen bör mottagas av statsverket. Rikspolisstyrelsen är den enda remissinstans som – närmast av principiella skäl – ställt sig klart negativ till erbjudandet.

Efter remissbehandlingen har Kungl. Maj:t uppdragit åt universitetskanslersämbetet att med beaktande av det i bolagets skrivelse fogade programmet – efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk och statens trafiksäkerhetsråd – närmare överväga och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till utformning av en eventuell professur i trafiksäkerhet. Ämbetet har den 30 november 1970 redovisat sina synpunkter i anledning av uppdraget.

I fråga om programmet för professuren understryker ämbetet betydelsen av kunskap om den mänskliga faktorn i trafiken och framhåller, att människans begränsningar i anpassningsförmåga måste tas till utgångspunkt i trafiksäkerhetsforskningen. Detta krav bör enligt ämbetet vara en förutsättning för professuren. Med hänsyn härtill bör det vetenskapliga området för denna – innebärande viss utbyggnad av det till AB Volvos skrivelse fogade programförslaget – beskrivas sålunda:

»Säkerheten hos väg- och gatutrafiken betraktad som ett människa-maskin-miljösystem med hänsyn till optimering av den tekniska omgivningens utformning och funktion. Därvid skall särskilt beaktas människans förmåga och begränsningar i anpassning samt hur funktioner hos fordonet och yttre trafikmiljö bör utformas i relation till mänskliga prestationskaraktäristika.»

Ämbetet tillstyrker en förläggning av professuren till Chalmers tekniska högskola och föreslår att den där placeras inom sektionen för maskinteknik vid institutionsgruppen för produktion och organisation, i vilken ingår bl. a. institutionerna för transportteknik och industriell ekonomi och organisation. Den här ifrågavarande forskningsgruppen förutsätts i övrigt etablera samverkan med de institutioner i Göteborg, vilkas forskning berör den föreslagna professurens område, t. ex. centrum för medicinsk teknik och SCAFT-gruppen vid institutionen för stadsbyggnad.

Vid bedömningen av de resurser som professuren kräver har ämbetet räknat med att utöver AB Volvos medel ytterligare ekonomiskt utrymme skall kunna skapas genom att anslag för budgeterade forskningsprojekt får sökas från forskningsråd m. fl. på sedvanligt sätt. Med hänsyn härtill finner ämbetet, att de erbjudna medlen bör vara tillräckliga för att täcka vissa baskostnader för professuren. Ämbetet lämnar vidare förslag i fråga om formerna för finansieringen av professuren, kompetenskraven för innehavaren av denna, anställningsformen etc.

I ett närmare preciserat åtagande, daterat den 25 februari 1971, har AB Volvo utfäst sig att för viss forskningsverksamhet inom trafiksäkerhetsområdet ställa medel till förfogande för täckning av kostnaderna för

en professur i trafiksäkerhet vid Chalmers tekniska högskola med följd-tjänster och vissa övriga kostnader. Forskningsverksamheten förutsätts bedriven i enlighet med nyssnämnda, i universitetskanslersämbetets skrivelse gjorda programbeskrivning. AB Volvo bestrider under i första hand fem år räknat från den 1 januari 1972 kostnader för verksamheten med årliga belopp, som första året uppgår till 500 000 kr. och därefter ökar med 10 % per år. I åtagandet förutsätts i övrigt bl. a. att staten beslutar om verksamhetens närmare utformning, om huvudmannaskap, om tillsättning och anställningsförhållanden för tjänster som inrättas inom ramen för donerade medel.

Bolaget förutsätter slutligen att dess åtaganden anses som avdrags-gilla driftkostnader i bolagets rörelse.

Departementschefen

Samordning av transportforskning m.m.

Transportforskningen syftar till att klarlägga de faktorer som på-verkar transporter, transportmedel och transportbehov. Den kommer därmed att spänna över en mångfald problem av teknisk, ekonomisk, social, säkerhetsmässig, lokaliserings- och miljöpolitisk art etc. Med denna transportforskningens bredd och inriktning följer att den i betydande utsträckning måste bedrivas i tvärvetenskapliga former och således i fråga om de enskilda projekten kräva insatser inom flera vetenskaps- och teknikområden.

Behovet att genom forsknings- och utvecklingsarbete få underlag för ställningstaganden och åtgärder inom olika delar av transportområdet är stort såväl inom den statliga och kommunala sektorn som inom näringslivet. Behovet av ökat och bättre samordnat forsknings- och utvecklingsarbete inom transportområdet har också understrukits i olika sammanhang.

I direktiven för transportforskningsgruppen – vars betänkande ligger till grund för de i denna proposition framlagda förslagen – har framhållits angelägenheten av att genom bättre forskningsbetingelser få fram informations- och beslutsunderlag för att följa upp trafikpolitiken. Jag tänker bl. a. på behovet av en effektiv transport- och trafikekonomisk forskning, som kan klarlägga de olika transportgrenarnas ekonomiska förutsättningar och utvecklingsmöjligheter samt samspelet dem emellan. Av största betydelse är också den trafiktekniska forskningen med vad den innefattar av kartläggning och studier av trafikströmmarna och deras reglering. Angelägna tekniska och teknisk-ekonomiska forskningsuppgifter aktualiseras vidare inom transport- och hanteringstekniken i anslutning till den successiva omläggning som sker av näringslivets transporter, vilka systematiseras, koncentreras och samordnas i avseende på transport- och hanteringsfunktionerna. Hamnar, flygplatser,

järnvägsanläggningar och andra inlandsterminaler blir därvid knutpunkter i integrerade transportsystem och måste dimensioneras så att de svarar mot de anslutande transportmedlens och hanteringsanordningarnas kapacitetsbehov.

På väg- och gatutrafikens område medför den ökande biltrafiken, att frågorna rörande trafiksäkerheten blir alltmer komplicerade samtidigt som de kräver att snabba och effektiva åtgärder vidtas. Trafiksäkerhetsforskningen utgör ett viktigt instrument vid handläggningen av dessa frågor. Sådan forskning har ett nära samband med bl. a. den nyssnämnda trafiktekniska forskningen. På det fordons- och maskintekniska området är det av intresse att sådan forskning bedrivs som bidrar till att klarlägga de funktionella krav som bör ställas från exempelvis transportsystemets och trafiksäkerhetens synpunkt.

Med hänsyn dels till de stora behoven av transportforskning – ofta av tvärvetenskaplig natur – dels till de i förhållande till behoven relativt sett begränsade forskningsresurserna samt dessas spridning på olika institutioner, universitet och högskolor etc. framstår det som i hög grad angeläget att i möjlig mån planera, samordna, initiera, prioritera och stödja forsknings- och utvecklingsarbetet på detta område. I sådant syfte föreslår den nyssnämnda transportforskningsgruppen inrättandet av en delegation för utveckling och forskning på transportområdet.

I likhet med remissinstanserna anser jag, att en sådan delegation – som lämpligen bör benämnas *transportforskningsdelegationen* – skulle fylla en viktig uppgift. Jag kan också i stort ansluta mig till vad gruppen föreslagit i fråga om delegationens arbetsområde, verksamhetsformer och organisation.

Den samordnings- och stödverksamhet, som delegationen skall utöva, kommer sålunda att omfatta både trafik- och transportekonomisk forskning, trafikledsteknisk forskning, transport- och hanteringsteknisk forskning samt trafiksäkerhetsforskning. Stöd till tekniskt-industriellt utvecklingsarbete med avseende på fordon och motorer bör alltså lämnas av STU. Delegationen bör emellertid kunna stödja sådan forskning som bidrar till att klarlägga de funktionella krav, som kan ställas från exempelvis trafiksystemets och trafiksäkerhetens synpunkt och som sedan kan behöva beaktas i samband med det tekniskt-industriella utvecklingsarbetet.

En grundläggande uppgift för delegationen blir att följa upp utvecklingen på transportforskningsområdet samt att i kontakt och nära samarbete med berörda trafikverk, myndigheter och forskningsinstitutioner av olika slag kartlägga behov och resurser inom forskningsområdet. På grundval av en sådan kartläggning har delegationen att upprätta ett mera långsiktigt och samlat program för forskningsverksamheten, vilket successivt skall följas upp och hållas aktuellt. Genom programmet erhålls överblick och skapas förutsättningar för ansvars- och arbets-

fördelning samt för prioritering i fråga om forsknings- och utvecklingsarbetet. Delegationen skall vidare ha ansvar och uppgifter för att samordna och ta fram sådant underlag för den långsiktiga planeringen inom transportområdet som berör eller är gemensamt för flera myndigheters verksamhetsområden.

I fråga om fördelningen av ansvar bör gälla att de berörda förvaltningsmyndigheterna på trafikområdet har ett primäransvar, när det gäller att ta fram forsknings- och utvecklingsunderlag för myndigheternas verkställighetsåtgärder och kortsiktiga planering. I fråga om mera övergripande och långsiktiga forsknings- och utvecklingsuppgifter kommer delegationen att få ett särskilt ansvar. Delegationens uppgift kan härvidlag exempelvis vara att söka få till stånd en samverkan mellan berörda myndigheter och institutioner i fråga om forskningsprogram och forskningsproduktion, eventuellt med ekonomiskt stöd från delegationen. När förutsättningar för en sådan samverkan saknas eller när forskningsuppgifterna är av sådan mera specifik art att de faller utanför förvaltningsmyndigheters eller andra institutioners naturliga ansvarsområde, blir det en uppgift för delegationen själv att planera och med egna resurser genomföra särskilt angelägen forskning. Vid sidan av delegationens planerande och samordnande uppgifter blir den ekonomiskt stödjande forskningsrådsfunktionen ett viktigt inslag i dess verksamhet.

Behov av en mera övergripande och långsiktig forskning föreligger i särskild grad på det trafik- och transportekonomiska området, där underlag krävs för successiv uppföljning och för fortsatta ställningstaganden på det trafikpolitiska området. Även transportsystemforskning är något som delegationen får ägna särskild uppmärksamhet. På trafiksäkerhetsområdet bör det ankomma på trafiksäkerhetsverket att vid behov och närmast med anlitande av lämpliga forskningsinstitutioner ta fram det underlag som erfordras för verkets löpande myndighetsfunktioner. Trafiksäkerhetsverkets behov av medel för sådana ändamål – som framhållits av transportforskningsgruppen – får prövas i anslutning till behandlingen av verkets årliga anslagsframställningar. Härutöver krävs emellertid särskilda planerings- och stödsatser för att stimulera mera angelägen trafiksäkerhetsforskning. Delegationen har här att föra vidare och utveckla det forskningsstödjande arbete som utförs av trafiksäkerhetsrådet.

Av värde är vidare att genom delegationen få ett organ, till vilket kan läggas ut uppdrag – i första hand från kommunikationsdepartementet – att genomföra särskilda trafikpolitiskt eller exempelvis med hänsyn till trafiksäkerhetsarbetet angelägna forsknings- och utvecklingsprojekt. Delegationen har därvid att närmare formulera forskningsprogrammet, organisera och följa upp forskningen samt till uppdragsgivaren redovisa resultatet.

I sitt arbete bör delegationen ha nära kontakt med berörda förvalt-

ningsmyndigheter. Dessa bör också vid planering och genomförande av forsknings- och utvecklingsarbete rådgöra med delegationen. Jag avser att senare – under förutsättning att riksdagen bifaller förslaget om inrättande av delegationen – föreslå tillägg i berörda myndigheters instruktioner, som ålägger dem sådant samråd. Delegationen skall slutligen fungera som remissinstans i frågor rörande forsknings- och utvecklingsarbete på transportområdet.

I fråga om delegationens organisation delar jag transportforskningsgruppens uppfattning om sammansättningen av delegationen. Denna bör i första hand bestå av företrädare för de främsta avnämarna av forskningsresultaten, och antalet ledamöter bör av effektivitetsskäl såvitt möjligt begränsas. Då delegationen får särskild betydelse som tillhandahållare av underlag för de trafikpolitiska övervägandena och för det statliga handlandet på trafiksäkerhetsområdet och följaktligen bör ha en nära anknytning till kommunikationsdepartementet, synes det lämpligt att statssekreteraren eller annan högre tjänsteman i detta departement utövar ordförandeskapet. Ledamöterna avses förordnades av Kungl Maj:t.

Till delegationen, som har beslutsfunktionerna, avses knytas expertnämnder för beredningsuppgifter m. m. inom olika vetenskaps- eller teknikområden. I dessa bör ingå företrädare för av forskningen berörda producent- och konsumentintressen inom resp. sektorer. Det bör ankomma på delegationen att besluta om inrättande av nämnder och sammansättningen av dessa.

I sitt arbete bör delegationen nära samarbeta med andra forskningsplanerande och forskningsstödjande organ, i första hand STU. Med hänsyn till samarbetet i sistnämnda fall synes det naturligt att STU på lämpligt sätt blir företrädare i delegationens organisation och delegationen på motsvarande sätt i STU:s organisation.

För de uppgifter som åvilar delegationen bör denna förfoga över ett kansli. Detta bör omfatta chef och fyra övriga tjänstemän, varav två biträden. Medel beräknas för ändamålet. För chefen för kansliet bör inrättas en extra ordinarie tjänst på löneplan C.

Delegationen avses inleda sin verksamhet den 1 juli 1971. Medelsbehovet beräknar jag för budgetåret 1971/72 till 5 250 000 kr. Med hänsyn till att statens trafiksäkerhetsråd avses upphöra med sin verksamhet den 30 juni 1971 – varefter dess forskningsrådsfunktion övertas av delegationen – innefattar beloppet från trafiksäkerhetsrådet överförda medel. Till frågan om anslagsberäkningen återkommer jag i det följande.

Genom inrättandet av transportforskningsdelegationen räknar jag med att förutsättningar också skall föreligga för en effektivare planering och samordning av trafiksäkerhetsforskningen. Av värde är givetvis att denna fortsättningsvis kommer att planeras i nära kontakt med andra delar av transportforskningsområdet, med vilka trafiksäkerhets-

forskningen har ett nära samband. Det ankommer på Kungl. Maj:t att meddela för verksamheten erforderliga bestämmelser.

I detta sammanhang vill jag erinra om det erbjudande som gjorts av AB Volvo att ställa medel till förfogande för viss forskningsverksamhet inom trafiksäkerhetsområdet. Erbjudandet innebär att AB Volvo – under i första hand fem år räknat från den 1 januari 1972 – bestrider kostnaderna för bl. a. en professor i trafiksäkerhet med årliga belopp som första året uppgår till 500 000 kr. och därefter ökar med 10 % per år. Inom ramen för beloppet skall täckas kostnaderna för – förutom själva professuren – följd tjänster och verksamhet i anslutning till professuren. Denna, som av AB Volvo förutsätts placeras vid Chalmers tekniska högskola, avses inriktad på forskning avseende »säkerheten hos väg- och gatutrafiken, betraktad som ett människa-maskin-miljösystem, med hänsyn till optimering av den tekniska omgivningens utformning och funktion. Därvid skall särskilt beaktas människans förmåga och begränsningar i anpassning samt hur funktioner hos fordonet och yttre trafikmiljö bör utformas i relation till mänskliga prestations-karakteristika.»

I likhet med det stora flertalet remissinstanser anser jag, att det finns anledning att ta emot detta erbjudande, som siktar till intensifierad forskning kring centrala problem inom trafiksäkerhetsområdet. Jag förordar med hänsyn härtill att inom ramen för de medel som ställs till förfogande en extra ordinarie professor i trafiksäkerhetsforskning inrättas från den 1 januari 1972. Huvudmannaskapet för professuren bör knytas till den föreslagna transportforskningsdelegationen. Det får ankomma på delegationen att – med beaktande av den nyssnämnda allmänna programskrivningen – göra den närmare erforderliga preciseringen av programmet.

Professuren bör med hänsyn till utformningen av AB Volvos erbjudande inrättas för en tid av högst fem år. Det ankommer på Kungl. Maj:t att utfärda de bestämmelser som erfordras. Jag vill emellertid förutskicka, att innehavaren tillsätts av Kungl. Maj:t efter förslag av transportforskningsdelegationen. Delegationen bör anlita sakkunniga med motsvarande tillämpning av de bestämmelser som gäller vid tillsättning av professorer vid statliga forskningsråd. För tjänsten bör gälla samma kompetenskrav som för professor vid teknisk fakultet.

Efter samråd med föredragande statsrådet i utbildningsdepartementet finner jag det också vara förenat med fördelar att – som förutsatts av bolaget – ifrågavarande verksamhet bedrivs vid Chalmers tekniska högskola. Genom att verksamheten anknyts till en uppbyggd organisation bör denna kunna starta tidigare än eljest. Genom placeringen vid högskolan kan på ett naturligt sätt en kontinuerlig samverkan etableras, med företrädare för olika tekniska vetenskapsområden och särskilt då med forskargrupper på högskolan som arbetar med trafikforskning.

Innehavaren av professuren bör meddela forskarhandledning i den omfattning transportforskningsdelegationen bestämmer efter samråd med universitetskanslersämbetet.

Inrättande av ett väg- och trafikinstitut

Jag övergår här efter till att behandla transportforskningsgruppens förslag om inrättande av ett vägtrafikinstitut för forsknings- och utvecklingsverksamhet avseende huvudsakligen vägar, vägtrafik och vägtrafiksäkerhet. Förslaget förutsätter att till det nya institutet överförs dels de aktiviteter som statens väginstitut f. n. bedriver, dels den forsknings- och utredningsverksamhet som statens trafiksäkerhetsråd utför i egen regi.

Jag kan ansluta mig till grundtankarna i förslaget. Vid ett genomförande av detta skapas sålunda förutsättningar för en samordnad vägteknisk, fordonsteknisk och trafikteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet, vilken integreras med en trafiksäkerhetsforskning. Denna får genom samordningen bättre betingelser för att klarlägga sambandet mellan trafiksäkerheten och olika förhållanden rörande vägen, fordonet och trafikanten. Av särskilt värde är härvid att de beteendevetenskapliga faktorerna bättre kan beaktas i nära sammanhang med de mera tekniskt betonade insatserna.

Jag biträder sålunda gruppens av remissinstanserna allmänt tillstyrkta förslag, att ett nytt institut inrättas den 1 juli 1971 med angiven inriktning av verksamheten. Därav följer att från samma tidpunkt bör statens väginstitut avvecklas. Detsamma gäller statens trafiksäkerhetsråd, vars uppgifter – till den del de inte ingår i det nya institutet – enligt det föregående övertas av transportforskningsdelegationen. Det nya institutet bör enligt min mening benämnas statens väg- och trafikinstitut.

Som föreslagits av transportforskningsgruppen bör den större delen av institutets verksamhet avse forsknings- och utvecklingsarbete på uppdrag och mot ersättning från statliga och kommunala myndigheter samt andra intressenter. Till uppdragsverksamheten räknar jag då även forskning, som stöds av exempelvis transportforskningsdelegationen. Därutöver är det emellertid angeläget att ekonomiskt utrymme finns för forsknings- och utvecklingsverksamhet i egen regi. Detta krävs för att institutet skall kunna vidmakthålla och utveckla den vetenskapliga kvaliteten och kompetensen och få den allmänna kunskaps- och metodikbas, som är en förutsättning för en framgångsrik uppdragsverksamhet. Att närmare söka precisera andelen egen- resp. uppdragsforskning – vilket vissa remissinstanser ansett böra ske – finner jag varken nödvändigt eller lämpligt. Egenforskningen liksom de myndighetsuppgifter vilka ankommer på institutet bör finansieras genom anslag på riksstaten.

I fråga om institutets organisations- och verksamhetsformer i övrigt föreslår jag följande.

Den översiktliga ledningen av institutets verksamhet skall utövas av en styrelse. I denna bör ingå ledamöter till det antal Kungl. Maj:t bestämmer. Dessa avses företräda de främsta intressenterna i institutets forsknings- och utvecklingsverksamhet och vidare de huvudsakliga vetenskaps- och teknikområdena som omfattas av institutet. Under styrelsen utövas den direkta ledningen av institutets verksamhet av institutchefen. Denne biträds i sin uppgift av en ledningsgrupp, vari ingår i första hand de nedan nämnda enhetscheferna men vid behov även projektledare etc.

Forskningsverksamheten, som ofta blir av tvärvetenskaplig natur, bör bedrivas genom projektgrupper, vilka sätts samman med hänsyn till de krav som projekten ställer och vilka avvecklas allteftersom dessa genomförs. Både personal och utrustning skall kunna utnyttjas i flera projekt, vilket förutsätter en noga genomtänkt och effektiv resursplanering. Härför krävs en basorganisation, vilken bör bygga på en indelning av verksamheten i planerings- och resurshänseende i ett lämpligt antal huvudenheter. I enlighet härmed förordar jag, att institutets resurser förs samman i tre huvudenheter för egentlig forsknings- och utvecklingsverksamhet avseende dels vägteknik, dels bioteknologi/fordonsteknik, dels trafikteknik samt en enhet för administration och viss gemensam teknisk service. De fyra enheterna bör benämnas vägenheten, trafikant- och fordonsenheten, trafikenheten och driftsenheten.

Några remissinstanser förordar, att verksamheten delas upp på flera enheter. I första hand har därvid förutsatts en uppdelning av trafikant- och fordonsenheten på två enheter. Av det föregående följer att jag inte är beredd att föreslå en sådan ytterligare uppdelning. Erfarenhet bör först vinnas av institutets verksamhet under viss tid. Därefter får man med hänsyn till hur institutet utvecklas i fråga om verksamhetens omfattning och inriktning bedöma om en anpassning är motiverad i fråga om resursområdenas indelning och avgränsning.

Jag vill i anslutning till det föregående beröra den trafikmedicinska verksamhet, som hittills bedrivits i trafiksäkerhetsrådets regi men som i fortsättningen skall handhas av det nya väg- och trafikinstitutet. Vägande skäl talar enligt min mening för att den trafikmedicinska verksamheten i den nya organisationen hänförs till den föreslagna trafikant- och fordonsenheten. Det finns emellertid, som gruppen framhållit, anledning att – samtidigt som den trafikmedicinska verksamheten samordnas med annan trafiksäkerhetsforskning vid institutet – överväga arrangemang som på lämpligt sätt ger verksamheten en anknytning till en institution vid medicinsk fakultet. Härvidlag avser jag att senare föreslå Kungl. Maj:t att ge institutet i uppdrag att i samråd med berörda myndigheter föreslå en sådan lämplig anknytning på den ort, där jag i det följande föreslår att institutet förläggs.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att i instruktion för institutet meddela närmare föreskrifter i de organisatoriska frågor jag här behandlat.

Transportforskningsgruppen har beräknat, att det för det nya institutet

under dess första verksamhetsår krävs 149 tjänster. Jag räknar i det följande medel för dels 134 tjänster med motsvarande minskning vid väginstitutet och trafiksäkerhetsrådets forskningsorgan, dels tillkommande tjänster för bl. a. ledande och samordnande funktioner och informationsverksamhet samt för den beteendevetenskapliga forskningsverksamheten vid väg- och trafikinstitutet. Jag förordar beträffande de nya tjänsterna, att en ordinarie tjänst med beteckningen p inrättas för chefen för institutet. Vidare bör inrättas fyra extra ordinarie tjänster för chefer för huvudenheter.

Tjänsten som kanslichef i Co 1 vid trafiksäkerhetsrådet, tjänsten som överdirektör i Cp 4 samt fyra tjänster i Co 1 och en tjänst i Ce 1 som överingenjör vid väginstitutet bör utgå ur organisationen. I samband med inrättandet av transportforskningsdelegationen och väg- och trafikinstitutet kan det bli nödvändigt att föra bl. a. tjänster på löneplan C på övergångsstat och vidta andra övergångsanordningar. Riksdagens be- myndigande att vidta sådana åtgärder bör därför inhämtas.

Beträffande avtalsbara anställnings- och arbetsvillkor avser jag att ge statens avtalsverk erforderligt förhandlingsuppdrag.

I fråga om det nya väg- och trafikinstitutets lokalisering delar jag transportforskningsgruppens uppfattning om lämpligheten av en förläggning till Linköping. På denna ort finns möjligheter till samarbete med exempelvis den tekniska och medicinska verksamheten vid den högskolenhet, som där håller på att byggas ut. Vidare kan erinras om att i annat sammanhang förslag förelagts riksdagen att till Linköping överföra verksamheten vid statens geotekniska institut, med vilket väg- och trafikinstitutet kommer att samarbeta. I övrigt räknar jag med att väg- och trafikinstitutet vid en förläggning till Linköping med dess centrala belägenhet och goda kommunikationer skall på ett tillfredsställande sätt kunna upprätthålla de erforderliga kontakterna med uppdragsgivare och andra. Utflyttningen till Linköping bör ske när erforderliga lokaler står till förfogande, vilket torde bli fallet inom tre à fyra år. De omställningsproblem för personalen som härvid uppkommer bör lösas på det sätt som angetts i en denna dag av chefen för finansdepartementet framlagd proposition om decentralisering av olika statliga myndigheter m. m.

Anslagsberäkning

Jag skall slutligen behandla anslagsfrågorna för transportforskningsdelegationen och väg- och trafikinstitutet.

För budgetåret 1970/71 finns för trafiksäkerhetsrådets och väginstitutets verksamhet uppförda följande anslag på riksstaten, nämligen Trafiksäkerhetsforskning (reservationsanslag) resp. Statens väginstitut (förslagsanslag) och Statens väginstitut: Utrustning (reservationsanslag). Anslagen, som är anvisade med 3 300 000 kr. resp. 3 461 000 och

170 000 kr., avräknas i sin helhet mot automobilskattemedlen. För väginstitutet räknas vidare med en omslutning av den avgiftsfinansierade uppdragsverksamheten om ca 4 500 000 kr.

I prop. 1971: 1 (bil. 8 s. 72-73) har under anslaget Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1971/72 preliminärt tagits upp 4 300 000 kr., varav 3 300 000 kr. motsvarar samma anslag för innevarande budgetår. Återstående 1 000 000 kr. motsvarar de medel, som av STU för innevarande budgetår disponeras för forskningsprojekt m. m. av den art, att de bör innefattas i den föreslagna transportforskningsdelegationens verksamhet. Under anslagen till väginstitutet (bil. 8 s. 118-119) har jag - likaledes preliminärt - räknat med oförändrade belopp:

I anslutning till vad jag i det föregående anført om transportforskningsdelegationen föreslår jag, att dess medelsbehov tillgodoses under ett särskilt reservationsanslag benämnt *Transportforskningsdelegationen*. Detta anslag har beräknats på följande sätt. Av trafiksäkerhetsrådets nuvarande anslag Trafiksäkerhetsforskning avser 300 000 kr. kostnader för rådets bibliotek samt viss del av rådets kostnader för trafikmedicinsk forskning, vilka i fortsättningen hänförs till väg- och trafikinstitutet. Återstoden uppräknat med hänsyn till löne- och prisförändringar m. m. ($3\,000\,000 + 170\,000 =$) 3 170 000 hänförs till transportforskningsdelegationens verksamhet. Utöver de medel för administration m. m. som ingår i de från trafiksäkerhetsrådet överförda medlen har jag vidare beräknat 330 000 kr. för delegationens kansli- och nämndorganisation m. m. Dessutom har - utöver de forskningsbidragsmedel som kommer från trafiksäkerhetsrådet - upptagits ytterligare 1 750 000 kr. för stöd åt olika slag av transportforskning. Av detta belopp utgör 1 000 000 kr. vad som övertagits från STU. Sammanlagt föreslås sålunda anslaget till transportforskningsdelegationen upptaget med ($3\,170\,000 + 330\,000 + 1\,750\,000 =$) 5 250 000 kr. för budgetåret 1971/72.

För väg- och trafikinstitutet har transportforskningsgruppen föreslagit tre anslag, nämligen ett för bidrag till den allmänna verksamheten, ett för uppdragsverksamheten samt ett för utrustningsanskaffning. Uppdelningen bygger bl. a. på förutsättningen av tillämpad programbudgetering i verksamheten, varvid de angivna anslagen anknyter till en tänkt indelning av verksamheten i vissa huvudprogram. Jag ansluter mig till vad gruppen uttalat om lämpligheten av att tillämpa programbudgeteringens principer i institutets verksamhet. Jag anser dock att frågan bör ytterligare övervägas innan man binder sig för en bestämd lösning i detta hänseende. Det bör ankomma på institutet att i samråd med riksrevisionsverket närmare utreda frågan och senare inkomma till Kungl. Maj:t med de förslag som bedöms motiverade.

I avvaktan härpå förordar jag att för väg- och trafikinstitutets anslag tillämpas samma ordning, som f. n. gäller för väginstitutet. Såväl den

allmänna verksamheten som uppdragsverksamheten redovisas där under ett anslag benämnt Statens väginstitutet. Under detta tas upp det nettotillskott av anslagsmedel som erfordras för att täcka kostnaderna för verksamheten, sedan de beräknade intäkterna i uppdragsverksamheten frånräknats.

Jag förordar alltså, att för väg- och trafikinstitutets löpande verksamhet tas upp ett förslagsanslag benämnt *Statens väg- och trafikinstitut*. Under detta bör t. ex. redovisas såväl det nya institutets egenforskning och myndighetsuppgifter som uppdragsverksamheten och intäkterna i sistnämnda verksamhet.

För anskaffning av utrustning disponerar väginstitutet f. n. ett reservationsanslag benämnt Statens väginstitut: Utrustning. Även för det nya institutet bör ett sådant anslag föras upp lämpligen benämnt *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning*.

I enlighet med det föregående bör väginstitutets verksamhet i sin helhet föras över till det nya institutet. Som nämnts har väginstitutets anslag preliminärt tagits upp med 3 461 000 kr. Härtill kommer sedvanlig uppräknings för löne- och prisförändringar – 219 000 kr. Jag har också förordat, att till institutets egen forskningsverksamhet förs över resurser för trafikmedicinsk forskning och för biblioteksverksamhet från trafiksäkerhetsrådet. Dessa resurser motsvarar ett belopp av 300 000 kr. Vidare har jag tillstyrkt vissa personalförstärkningar – 310 000 kr. – och visst utrymme för beteendevetenskaplig forskning vid det nya institutet – 200 000 kr. Sammanlagt uppgår de angivna kostnaderna – som under det första budgetåret i sin helhet bör bestridas med anslag över riksstaten – till $(3\,461\,000 + 219\,000 + 300\,000 + 310\,000 + 200\,000 =) 4\,490\,000$ kr.

Kostnaderna för uppdragsverksamheten vid väginstitutet har för budgetåret 1970/71 angetts till 4,5 milj. kr. Den till väg- och trafikinstitutets överförda forskning, som hittills bedrivits vid trafiksäkerhetsrådets egna organ, förutsätter jag fortsättningsvis i huvudsak finansierad genom bidrag från transportforskningsdelegationen. Kostnaderna för den uppdragsverksamhet vid väg- och trafikinstitutet, som finansieras på annat sätt än genom direkta anslag till institutet, skulle därmed uppgå till ca 5,6 milj. kr. Någon nämnvärd ökning av uppdragsverksamheten räknar jag inte med under institutets första verksamhetsår.

Anslaget Statens väg- och trafikinstitutet bör i enlighet med det anförda föras upp med 4 490 000 kr. för budgetåret 1971/72. Anslaget Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning, som hos väginstitutet är anvisat med 170 000 kr. för budgetåret 1970/71, föreslår jag uppfört med 200 000 kr. för budgetåret 1971/72.

Eventuella behållningar på de hittillsvarande anslagen Trafiksäkerhetsforskning och Statens väginstitut: Utrustning bör per den 30 juni 1971 föras över till de nya reservationsanslagen Transportforsknings-

delegationen och Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning.

Slutligen föreslår jag, att de av mig förordade tre anslagen – i likhet med vad som skett beträffande trafiksäkerhetsrådets och väginstitutets tidigare anslag – i sin helhet avräknas mot automobilskattemedlen.

Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att

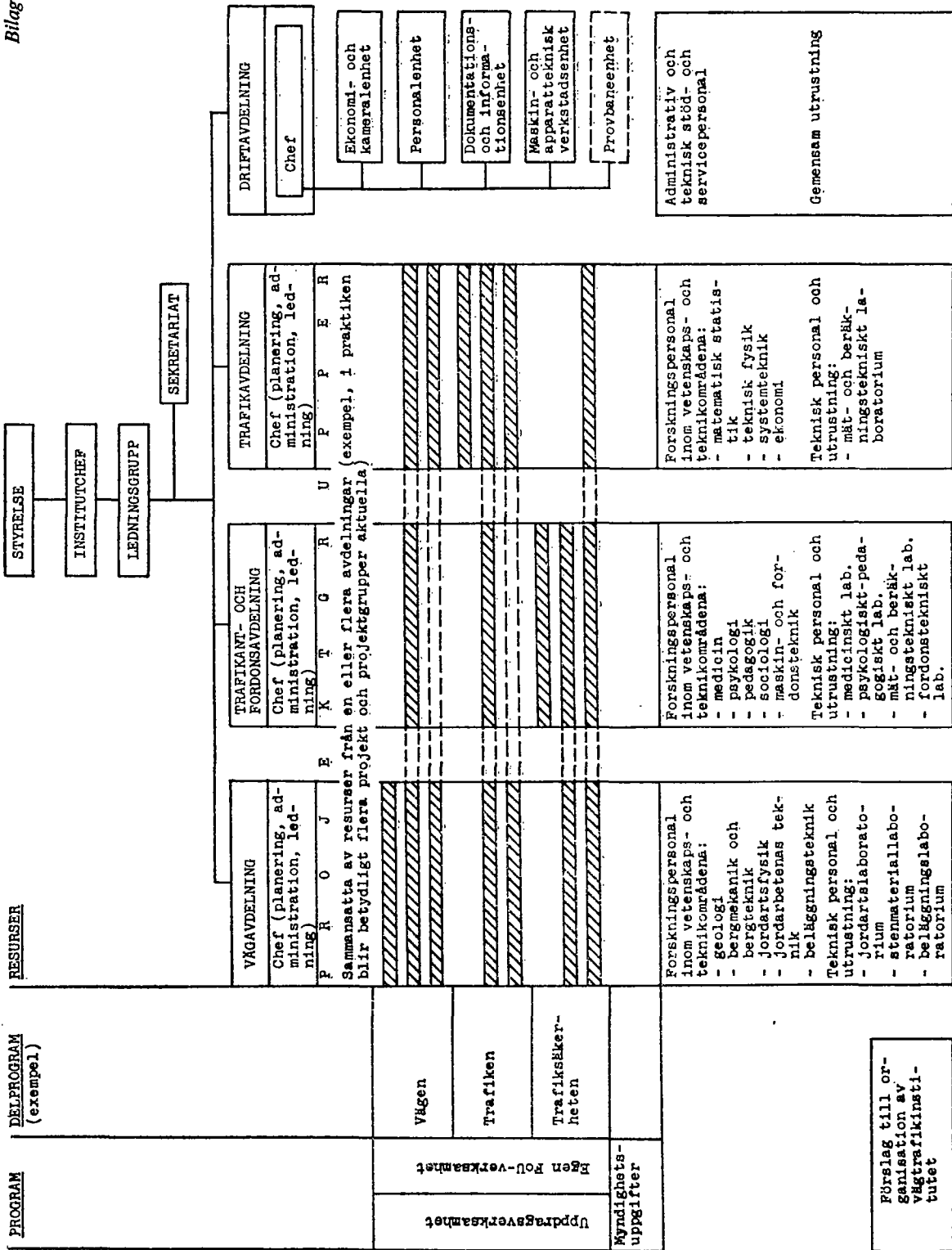
Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. besluta att en transportforskningsdelegation samt ett väg- och trafikinstitut med de uppgifter som jag har angett inrättas den 1 juli 1971,
2. bemyndiga Kungl. Maj:t att inrätta en extra ordinarie tjänst som chef för kansliet vid transportforskningsdelegationen, en ordinarie tjänst med beteckningen p för chefen för väg- och trafikinstitutet, fyra extra ordinarie tjänster för chefer för huvudenheter vid institutet,
3. bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångsanordningar och åtgärder i övrigt som behövs för att genomföra förslagen,
4. bemyndiga Kungl. Maj:t att vid transportforskningsdelegationen den 1 januari 1972 inrätta en extra ordinarie professur i trafiksäkerhet,
5. för budgetåret 1971/72 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa
 - a) till *Transportforskningsdelegationen* ett reservationsanslag av 5 250 000 kr.
 - b) till *Statens väg- och trafikinstitut* ett förslagsanslag av 4 490 000 kr.
 - c) till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* ett reservationsanslag av 200 000 kr.samtliga anslag att avräknas mot automobilskattemedlen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten



Förslag till or-
ganisation av
vägtrafikinsti-
tutet

Innehållsförteckning

I. Inledning	3
1. Tidigare utredningsarbete	3
2. Transportforskningsgruppen	3
3. Transportforskningen och dess nuvarande verksamhetsformer	5
II. Transportforskningsgruppens förslag	7
1. Samordningsorganet	7
2. Vägtrafikinstitutet	12
3. Tidpunkt för omorganisation m. m.	16
III. Anslagsberäkning	16
1. Statens väginstituts och statens trafiksäkerhetsråds anslagsframställningar för budgetåret 1971/72	16
2. Transportforskningsgruppens kostnadsberäkningar	17
IV. Remissyttranden	18
V. Professur i trafiksäkerhet	27
<i>Departementschefen</i>	29
Samordning av transportforskning m. m.	29
Inrättande av ett väg- och trafikinstitut	34
Anslagsberäkning	36
Hemställan	39

Bilaga: Transportforskningsgruppens förslag till organisationsplan för ett nytt väg- och trafikinstitut.

